

CAPITÃO QOPM JEFFERSON LUIZ DE SOUZA

**A APLICAÇÃO DA MOTOCICLETA NO POLICIAMENTO OSTENSIVO NA
CIDADE DE LONDRINA, PR.**

Pesquisa monográfica apresentada por exigência curricular do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, em convênio com a Universidade Federal do Paraná, para obtenção do Título de Especialista em Planejamento da Segurança Pública.

Orientadora Metodológica:
Professora Doutora Sônia Maria Breda

Orientador de Conteúdo:
Maj. QOPM Marcos Vinicius Koch

**SÃO JOSÉ DOS PINHAIS
2011**

DEDICATÓRIA

À minha esposa, Edlane Vanuza Romera Plaza de Souza coluna mestre da minha vida, e refúgio dos momentos difíceis.

À minha filha Maria Eduarda Plaza de Souza, razão de minha vida, que com seus carinhos, meu deu força para vencer esta difícil batalha.

Aos meus pais Antonio Luiz de Souza e Jurema Bet de Souza, pelo carinho, dedicação e ensinamentos repassados.

AGRADECIMENTOS

A Deus, Grande Arquiteto do Universo por ter guiado os meus passos nos momentos de angústia para a conclusão do curso.

Aos Mestres, pela dedicação e entusiasmo demonstrado durante as aulas ministradas.

Ao Coronel César Vinicius Kogut, pela confiança demonstrada e apoio nos momentos difíceis.

Aos Capitães Sidinei Fernandes Garcia e Hilberaldi Correia de Lima, companheiros de longas jornadas de viagens.

Ao Capitão Valdir Cândido de Sousa, amigo de longa data, conselheiro e companheiro de C.A.O.

Ao Capitão Adauto Nascimento Giraldes Almeida, pela força e conselhos importantes para superar as dificuldades enfrentadas.

A todos os companheiros do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, pela convivência harmoniosa durante o curso e pelo companheirismo fraterno.

Ao meu Orientador de Conteúdo, Maj. QOPM Marcos Vinicius Koch, pelo incentivo, dedicação e entusiasmo nas discussões sobre o trabalho.

Não me coloco ao lado dos que consideram presunção que um homem de condição humilde ouse discutir e resolver o que é preocupação dos príncipes; assim como aqueles que se dedicam a pintar paisagens procuram a planície para dali contemplarem as montanhas, e procuram as montanhas para contemplarem a planície, assim também, para compreender a natureza do povo, é necessário ser um príncipe, e para compreender a natureza dos príncipes é necessário ser do povo.

Maquiavel na obra **O Príncipe**

RESUMO

Aborda a aplicação da motocicleta no policiamento ostensivo com foco na cidade de Londrina, PR. Objetiva verificar a contribuição da motocicleta na atividade, em virtude da redução da mobilidade urbana. Analisa a doutrina de emprego da motocicleta na Polícia Militar do Paraná, bem como, a sua aplicação em outras Polícias Militares da Unidade Federativa do Brasil. Realiza uma pesquisa de opinião entre vinte Oficiais do 5º Batalhão da Polícia Militar de Londrina, para verificar a percepção sobre a redução da mobilidade urbana; a importância da motocicleta; a identificação das características do veículo para a aplicação na atividade fim e a possibilidade de incremento do policiamento com motocicletas. Os resultados da pesquisa conduzem a concluir que ocorreu a redução da mobilidade urbana na cidade de Londrina; a motocicleta é uma ferramenta importante para fazer frente à redução da mobilidade urbana em virtude de suas características; e existe a necessidade de incrementar a aplicação da motocicleta na atividade operacional na cidade.

Palavras – chave: 5º Batalhão de Polícia Militar do Paraná. Policiamento com motocicletas. Mobilidade urbana.

ABSTRACT

Addresses the application of the motorcycle with a focus on patrolling the city of Londrina, PR. Aims at verifying the contribution of motorcycle activity, due to the reduction of urban mobility. It analyzes the doctrine of employment in motorcycle Military Police of Paraná, as well as its application in other Military Police Unit of Brazil. Conducts a poll of twenty officers of the 5th Military Police Battalion of Londrina, to verify the perception concerning the reduction of urban mobility, the importance of the motorcycle, identifying the characteristics of the vehicle for application to the end activity and the possibility of increasing the police motorcycle. The survey results lead to conclude, that there was a reduction of urban mobility in the city of Londrina, the motorcycle is an important tool to cope with reduced mobility because of its urban characteristics, and there is a need to increase the application of the motorcycle in operating activities in the city.

Keywords: 5 th Military Police Battalion of Parana. Policing with motorcycles. Urban mobility.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIL	Associação Comercial e Industrial de Londrina
APP	Associação dos Profissionais de Propaganda de Londrina
BCT	Batalhão de Controle de Tráfego
BPM	Batalhão de Polícia Militar
BPTTran	Batalhão de Polícia de Trânsito
C.A.T.E.	Companhia de Apoio Tático Especial
CETESB	Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental
CMTU	Companhia Municipal de Trânsito Urbano
COTAMOTRAN	Companhia Tático Móvel de Trânsito
DECAP	Departamento de Polícia Judiciária da Capital
DETRAN-PR	Departamento de Trânsito do Paraná
FENABRAVE	Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores
FIEP	Federação das Indústrias do Estado do Paraná
FUNRESTRAN	Fundo de Reequipamento do Trânsito
GARRA	Grupo de Ações Rápido Repressiva do Águia
GEPMOR	Grupo Especializado em Prevenção Motorizada Ostensiva Rápida
GTM	Grupamento Tático de Motociclista
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IGPM	Inspetoria-Geral das Policiais Militares
IPPUL	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina
Maj.	Major
PM	Policial Militar
PM/3	Seção de Planejamento e Instrução
PMBA	Polícia Militar da Bahia
PMCE	Polícia Militar do Ceará
PMDF	Polícia Militar do Distrito Federal
PMERJ	Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro
PMES	Polícia Militar do Espírito Santo
PMMG	Polícia Militar de Minas Gerais
PMPA	Polícia Militar do Pará
PMPE	Polícia Militar do Pernambuco

PMPR	Polícia Militar do Paraná
PMSP	Polícia Militar de São Paulo
PPC	Posto de Policiamento Comunitário
QOPM	Quadro de Oficiais Policial Militar
ROCAM	Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicletas
ROTAM	Rondas Ostensivas Tático Móvel
RPA	Rádio Patrulhamento Auto
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SENASP	Secretaria Nacional de Segurança Pública
SSP-SP	Secretaria de Segurança Pública de São Paulo
USP	Universidade de São Paulo

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Evolução da frota de veículos em Londrina-PR.....	30
Gráfico 2	Evolução da população de Londrina-PR.....	32
Gráfico 3	Há quantos anos os Oficiais do 5º BPM exercem a profissão.....	59
Gráfico 4	Percepção dos Oficiais do 5º BPM sobre a redução da mobilidade urbana na Cidade de Londrina-PR.....	60
Gráfico 5	Opinião dos Oficiais do 5º BPM se o problema levantado dificulta o policiamento com viaturas de quatro rodas.....	61
Gráfico 6	Visão dos Oficiais do 5º BPM em relação aos fatores da redução da mobilidade urbana que afeta o policiamento com viaturas de quatro rodas.....	62
Gráfico 7	Idéia dos Oficiais do 5º BPM, se o aumento da criminalidade está relacionado com a redução da mobilidade urbana.....	64
Gráfico 8	Utilização da motocicleta no planejamento da atividade fim, por parte dos Oficiais do 5º BPM.....	65
Gráfico 9	Mensuração do número de Oficiais que já comandou o policiamento ostensivo com a aplicação da motocicleta.....	66
Gráfico 10	Grau de resultado atingido nas atividades desempenhadas com a aplicação da motocicleta.....	67
Gráfico 11	Visão dos Oficiais sobre as características da motocicleta.....	68
Gráfico 12	Percepção dos Oficiais sobre as características da motocicleta mais importante na atividade de policiamento ostensivo.....	69
Gráfico 13	Visão dos Oficiais sobre a importância do incremento do policiamento com motocicletas.....	70
Gráfico 14	Visão dos Oficiais quanto à utilização da motocicleta no Policiamento Ostensivo.....	71

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Ocupação do espaço público na rua Sergipe, Londrina-PR.....	23
Figura 2	Calçada da Rua Rio Grande do Norte com a Rua Bahia, Londrina-PR.....	24
Figura 3	Estacionamento rotativo na Rua Benjamin Constant, Londrina-PR.....	26
Figura 4	Ciclovia em torno do lago Igapó, na cidade de Londrina-PR....	27
Figura 5	Treinamento da Choque Motos	53
Figura 6	Grupo Choque Moto em Serviço.....	54

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA.....	17
2 JUSTIFICATIVA.....	19
3 OBJETIVOS DA PESQUISA.....	21
3.1 OBJETIVO GERAL.....	21
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	21
4 DA MOBILIDADE URBANA.....	22
4.1 DO DESLOCAMENTO A PÉ.....	23
4.2 DO DESLOCAMENTO COM VEÍCULOS.....	24
4.2.1 Do deslocamento com motocicletas.....	25
4.2.2 Do deslocamento com automóveis.....	25
4.3 DO DESLOCAMENTO COM BICICLETAS.....	26
4.4 DO DESLOCAMENTO COM TRANSPORTE PÚBLICO.....	28
4.5 DA REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE LONDRINA....	28
4.6 REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA, EM VIRTUDE DO AUMENTO DA FROTA DE VEÍCULOS.....	29
4.7 REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA EM VIRTUDE DO CRESCIMENTO POPULACIONAL.....	31
4.8 REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA EM VIRTUDE DO ÊXODO RURAL	32
4.9 REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA EM VIRTUDE DA FALTA DE PLANEJAMENTO VIÁRIO.....	33
4.10 DA MOBILIZAÇÃO DA SOCIEDADE EM VIRTUDE DA REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA.....	34
4.11 A POLÍCIA MILITAR FRENTE À REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA.	34
5 DAS DOUTRINAS	36
5.1 MANUAL BÁSICO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO.....	36
5.1.1 Das características do policiamento ostensivo.....	37
5.1.2 Dos princípios do policiamento ostensivo.....	37
5.1.3 Das variáveis do policiamento ostensivo.....	38
5.2 DIRETRIZ nº 004/2000-PM/3.....	39
6 DAS PUBLICAÇÕES.....	41
6.1 POLICIAMENTO OSTENSIVO COM ÊNFASE NO PROCESSO MOTORIZADO.....	41
6.2 O EMPREGO DA MOTOCICLETA COMO VIATURA PARA O ATENDIMENTO OPERACIONAL.....	42

6.3 POLICIAMENTO COM MOTOCICLETAS.....	42
7 DA UTILIZAÇÃO DA MOTOCICLETA EM OUTRAS POLÍCIAS MILITARES	44
7.1 NO ESTADO DE SÃO PAULO.....	44
7.2 NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.....	45
7.3 NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO.....	46
7.4 NO ESTADO DE MINAS GERAIS.....	46
7.5 NO ESTADO DO CEARÁ	47
7.6 NO ESTADO DE PERNAMBUCO.....	47
7.7 NO DISTRITO FEDERAL.....	48
7.8 NO ESTADO DO PARÁ.....	48
7.9 NO ESTADO DA BAHIA.....	49
7.10 CONCLUSÕES DA ANÁLISE DA APLICAÇÃO DA MOTOCICLETA EM OUTRAS POLÍCIAS MILITARES	49
8 HISTÓRICO DA APLICAÇÃO DA MOTOCICLETA NA PMPR.....	51
9 UTILIZAÇÃO DA MOTOCICLETA NA ÁREA DO 5º BPM.....	52
9.1 MOTOCICLETA NO PELOTÃO DE CHOQUE.....	52
9.2 MOTOCICLETA NA 5ª COMPANHIA DE POLÍCIA MILITAR.....	54
9.3 MOTOCICLETA NA 1ª COMPANHIA DE POLÍCIA MILITAR.....	55
9.4 MOTOCICLETA NA COMPANHIA DE APOIO TÁTICO ESPECIAL.....	55
9.5 MOTOCICLETA NA COMPANHIA DE POLICIAMENTO DE TRÂNSITO.....	56
9.6 ANÁLISE DA APLICAÇÃO DA MOTOCICLETA NO 5º BPM.....	56
10 FATORES LIMITADORES DO POLICIAMENTO COM MOTOCICLETAS.....	57
10.1 EMPREGO COM CHUVA.....	57
10.2 NA CONDUÇÃO DE PESSOA.....	57
11 METODOLOGIA	58
11.1 QUESTIONÁRIO.....	58
11.2 DA ENTREGA E COLETA DOS QUESTIONÁRIOS.....	59
11.3 DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS.....	59
11.4 ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO REALIZADA NO 5º BPM.....	71
12 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	73
REFERÊNCIAS	77
APÊNDICE – QUESTIONÁRIO.....	80

INTRODUÇÃO

O tema proposto está vinculado à diminuição da agilidade da Polícia Militar na cidade de Londrina, face à redução da mobilidade urbana que tem afetado o município.

O assunto é de grande importância para a Corporação, pois a diminuição da mobilidade urbana compromete a segurança pública de uma forma geral; as pessoas ficam mais expostas às ações dos marginais, e diminui a eficiência da Corporação no atendimento à população.

A preocupação e a busca por um instrumento que possa fazer frente ao problema enfrentado têm sido constante por parte dos responsáveis pelo planejamento em policiamento ostensivo em todas as organizações policiais militares do Brasil.

Na visão do autor, a motocicleta se apresenta hoje como a ferramenta capaz de minimizar a situação enfrentada, devido as suas características de locomoção, que são: a mobilidade, a flexibilidade e a rapidez; diante do exposto a pesquisa foi estruturada da seguinte forma:

No quarto capítulo trata sobre o estudo da mobilidade urbana, com a explanação do fenômeno, os tipos de deslocamentos, as causas da sua redução, a mobilização da sociedade londrinense e da Polícia Militar frente ao problema.

Ficaram caracterizados os diferentes modos de deslocamentos utilizados pela população, e o entendimento da utilização de cada um deles.

Discorre sobre os fatores de redução da mobilidade urbana no município de Londrina, com destaque para o aumento da frota de veículos, que praticamente dobrou nos últimos dez anos, a falta de planejamento viário, o crescimento populacional e o êxodo rural.

Foi abordada também a mobilização da sociedade londrinense frente ao fenômeno da redução da mobilidade urbana, com a criação do Núcleo Permanente de Mobilidade Urbana (NPMU), que conta com a participação de vários órgãos representativos da comunidade visando soluções práticas, com a finalidade de minimizar os efeitos.

Finalizando o capítulo foi explanado sobre a Polícia Militar frente aos fatores de redução da mobilidade urbana, principalmente o aumento no número de motocicletas em circulação no município.

No capítulo seguinte foram analisadas as doutrinas de emprego da motocicleta, tendo como base o “Manual básico de policiamento ostensivo”, sendo discorridos sobre os conceitos deste policiamento, suas características, seus princípios e as suas variáveis da atividade.

Foi destacada a “Diretriz nº 004/2000-PM/3”, que trata do planejamento, coordenação, execução e controle das atividades da corporação. A doutrina busca fornecer elementos para garantir a qualidade do serviço prestado à população.

No sexto capítulo foram analisadas as obras que tratam sobre o policiamento ostensivo com motocicletas, sendo elas: “POLICIAMENTO OSTENSIVO com ênfase, no processo motorizado”, de autoria do Major Élio de Oliveira Manoel, publicada no ano de 2004. “O emprego da motocicleta como viatura para o atendimento operacional”, 2004, do Tenente-Coronel Lorival da Cunha Sobrinho, ambos da Polícia Militar do Paraná. E a obra “Policiamento com motocicletas”, 2004, do Capitão da Brigada Militar do Rio Grande do Sul, Ivens Giuliano Campos dos Santos.

Na análise das obras foram identificadas as características das motocicletas para o desempenho da atividade de policiamento ostensivo.

O capítulo seguinte entra na seara de aplicação da motocicleta em outras Polícias Militares, com destaque para as da região sudeste, a que mais sofre com a questão da redução da mobilidade urbana.

Foi analisada também a sua aplicação nos Estados do Ceará, Pernambuco, Distrito Federal, Pará e Bahia.

No capítulo oitavo, trata do histórico da aplicação da motocicleta na Polícia Militar do Paraná (PMPR).

No nono capítulo, explorou a utilização da motocicleta na área do 5º Batalhão de Polícia Militar, que é a unidade de pesquisa do presente estudo, sendo analisada a sua aplicação nas subáreas e no grupo Choque Motos.

No capítulo dez, foi tratado sobre os fatores limitadores da aplicação da motocicleta, que são o emprego em dias de chuva e a condução de pessoas.

O capítulo onze apresenta o encaminhamento metodológico e demonstra a forma que foi realizada a pesquisa de campo.

Neste capítulo foram apresentados os resultados obtidos com a pesquisa, bem como as discussões sobre cada pergunta do questionário, com a apresentação gráfica dos resultados.

E nas considerações finais comenta-se sobre as conclusões a que chegou o autor, bem como são citadas algumas sugestões, para que o Comando do 5º Batalhão de Polícia Militar possa analisar e verificar a pertinência do assunto para a implantação.

A adoção da sugestão poderá minimizar o quadro que a redução da mobilidade urbana impõe ao policiamento ostensivo com viaturas de quatro rodas.

1 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

Um dos grandes desafios nas três esferas da Administração Pública na atualidade é a mobilidade urbana e alguns fatores têm contribuído negativamente com a questão, tais como: o aumento da frota veicular, o crescimento populacional, o êxodo rural, além da falta de planejamento da malha viária dos municípios.

O aumento da frota veicular no Estado do Paraná tem chamado a atenção de profissionais em diversas áreas. O caos viário dos grandes centros urbanos tem se apresentado como uma das maiores dificuldades da mobilidade urbana, sendo que na última década, a frota de veículos em circulação no território paranaense dobrou:

Dados da Assessoria de Planejamento do Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN) mostram que o número de carros registrados no Estado saltou de 2,5 milhões em 2001 para mais de 5 milhões em 2010. Com isso, a média de veículos para cada dez habitantes subiu de 2,6 para 5,8 no período. (DETRAN-PR, 2011)

Nota-se que o aumento foi significativo, o que tem ocasionado, em certos horários, o congestionamento nas principais vias públicas de alguns municípios, causando inclusive problemas na área da segurança pública, diminuindo sensivelmente o poder de resposta da Polícia Militar nas ocorrências de emergências.

Exemplificando melhor, somente no município de Londrina, a frota de veículos era de 155.919 no ano de 2000 e passou para 284.867 em 2010, um aumento de aproximadamente 83%. (DETRAN-PR, 2010)

Outro fator importante na redução da mobilidade urbana é o crescimento populacional, sendo que no Paraná não aconteceu na mesma proporção da frota de veículos; entretanto, ocorreu um aumento significativo, pois no ano de 2000 a população do Estado era de 9.563.458 e subiu para 10.444.526 habitantes em 2010, um aumento aproximado de 9%. (IBGE, 2010)

Na mesma trilha, a população de Londrina cresceu em torno de 12% no mesmo período, passando de 447.065 para 506.645 habitantes. (IBGE, 2010)

Ainda nessa seara, destaca o êxodo rural, já que aproximadamente 19% da população do Estado vivia no campo, e o número diminuiu para 15%; no município de Londrina a situação é mais crítica, hoje 97,4% da população reside na área urbana. (IBGE, 2010)

No período de 2000 a 2010, a cidade aumentou de tamanho geográfico para abrigar o crescimento populacional, criando novos bairros, mas nos locais de congestionamento, área central e bairros comerciais, não houve grandes alterações estruturais.

Outra questão que chama a atenção refere-se à malha viária, sendo que as vias públicas estão ficando incompatíveis com o volume de tráfego, principalmente nos horários de pico, e o incremento do sistema de sinalização das vias públicas, com a inserção de vários semáforos, radares móveis e redutores eletrônicos de velocidades, beneficia o trânsito de uma maneira geral, porém torna-o mais lento.

Todos os fatores supracitados têm dificultado, e até mesmo impedido o deslocamento de viaturas tradicionais para o atendimento de ocorrências emergenciais, e como a PMPR tem em sua missão constitucional a responsabilidade pelo policiamento ostensivo e preventivo com a finalidade de manter a ordem pública e a incolumidade das pessoas e do patrimônio, cumpre o dever de buscar soluções práticas para lidar com as dificuldades que se apresentam.

Diante do exposto, coloca-se a seguinte questão: qual a contribuição da motocicleta na atividade policial-militar no município de Londrina?

2 JUSTIFICATIVA

O autor se interessou pelo tema devido a uma necessidade enfrentada durante os três anos em que esteve à frente da Companhia de Radiopatrulha do 5º Batalhão de Polícia Militar na cidade de Londrina, que tem como subárea de responsabilidade a região central e parte da região leste do município. A área central de Londrina, assim como outros municípios, se caracteriza por uma grande concentração de comércios, e o fluxo de pessoas e de veículos, tem dificultado sobremaneira a agilidade do policiamento naquela subárea.

No ano de 2008, foi implantado de forma exígua, o sistema de policiamento com motocicletas, que após um pequeno período de tempo, mesmo que de forma empírica, trouxe resultados satisfatórios.

A escolha do tema pode parecer simplista para muitos profissionais da área, pois a Polícia Militar do Paraná, em especial o 5º Batalhão de Polícia Militar, há certo tempo utiliza motocicletas no policiamento ostensivo, entretanto, a pesquisa tem como escopo buscar uma oxigenação do tema.

Na PMPR, a motocicleta geralmente era utilizada no policiamento de trânsito, escoltas e em algumas atividades específicas, porém, devido à dificuldade enfrentada em situações pontuais, alguns administradores passaram a aplicar na atividade fim, mas de forma tímida.

Por outro prisma, alguns planejadores da atividade ainda não despertaram para a importância da utilização de veículos de maior mobilidade, e o instrumento busca uma análise pormenorizada do processo, ora discutido para quebrar os paradigmas existentes.

Alguns Policiais Militares já ousaram debater o assunto, todavia o presente projeto tem por finalidade analisar de forma científica a importância de incrementar o policiamento com viatura de maior agilidade em face da redução da mobilidade urbana no município de Londrina.

Na visão do autor, as características da motocicleta se apresentam como relevantes para o enfrentamento da dificuldade, pois é o processo de maior mobilidade que a Polícia Militar dispõe, e pode ser uma ferramenta de expansão da atividade preventiva em um futuro próximo.

O estudo contribuirá para decisão institucional de ampliação da aplicação de um veículo de maior agilidade para o enfrentamento da redução da mobilidade urbana que assola os grandes municípios do Estado.

3 OBJETIVOS DA PESQUISA

3.1 OBJETIVO GERAL

Constitui objetivo geral da pesquisa avaliar a aplicabilidade da motocicleta no policiamento ostensivo na cidade de Londrina.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Constituem objetivos específicos da pesquisa:

- a) Analisar as doutrinas de emprego da motocicleta no policiamento ostensivo;
- b) Analisar a aplicação da motocicleta em outras polícias militares da Unidade Federativa do Brasil;
- c) Identificar as principais características da motocicleta para a aplicação na atividade de policiamento ostensivo em virtude da diminuição da mobilidade urbana;
- d) Verificar a importância da motocicleta na atividade fim da Polícia Militar;
- e) Avaliar a possibilidade de incremento do policiamento com motocicleta, na área do 5º Batalhão de Polícia Militar;

4 DA MOBILIDADE URBANA

Mobilidade urbana é a facilidade de deslocamento de pessoas nos centros urbanos para a execução de atividades rotineiras em tempo considerado ideal.

Mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro. (VARGAS; SIDOTTI, 2008, p.8)

Os deslocamentos podem ser a pé, de veículo, de bicicleta ou utilizando o transporte público. As pessoas realizam os deslocamentos dentro das suas possibilidades financeiras ou das oportunidades que lhes são ofertadas pelo poder público.

Com o crescimento das cidades, os deslocamentos se tornaram mais complicados, à medida que exigem melhorias na estrutura dos municípios.

A natureza dos deslocamentos dentro de uma cidade depende diretamente da forma como as funções urbanas se distribuem no território. Há poucas décadas, estas funções eram moldadas sob princípios de especialização de usos no território. Este conceito mostrou-se inapto para lidar com a dinâmica dos fluxos sociais e econômicos das cidades, que são cada vez mais complexos. (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2011, p. 13)

Para garantir uma considerável mobilidade urbana nos grandes centros urbanos, necessita haver a consciência da população para o uso adequado dos espaços públicos e a utilização racional de veículos automotores; bem como, exigir um planejamento adequado dos administradores com referência à infraestrutura da cidade.

A cidade é palco de permanentes contradições econômicas, sociais e políticas. Essas contradições podem ser vistas nos espaços de circulação da cidade, onde há permanente disputa entre seus diferentes atores, que se apresentam como pedestre, condutores e usuários de veículos motorizados particulares ou coletivos. A necessidade de movimento dos cidadãos depende de como a cidade está organizada territorialmente e vinculada funcionalmente com as atividades que se desenvolvem nos espaços urbanos. Essas duas esferas, organizacional e física, e suas contradições, atingem primeiramente as populações mais pobres e menos protegidas, onde a circulação e a acessibilidade ao espaço urbano são intensamente reduzidas. (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2011, p. 11)

Discutir a mobilidade urbana exige uma análise detalhada das condições de locomoção das pessoas nos centros urbanos, que são os pontos centrais da condição de mobilidade de uma cidade.

Refletir sobre a mobilidade urbana nas grandes cidades implica uma complexa análise dos fluxos urbanos e das medidas que garantam o acesso das pessoas ao que a cidade oferece. As dificuldades de deslocamentos,

embora comuns hoje a todo contexto metropolitano, estão impondo limites às possibilidades de escolha da população. (VARGAS; SIDOTTI, 2008, p.8)

4.1 DO DESLOCAMENTO A PÉ

O deslocamento a pé ainda significa grande parte das viagens de curta distância, principalmente no centro comercial; sendo a calçada o meio disponível de proporcionar segurança aos pedestres; entretanto o que se verifica nos dias atuais são calçadas obstruídas, sendo invadidas por vendedores ambulantes, comércio em geral e produtos de lojas em exposição, o que certamente dificulta e desmotiva as pessoas a fazerem o seu deslocamento a pé.

[...] a apropriação individual do espaço público por elementos urbanos (sejam eles bancas de jornal, mesas de bares e restaurantes nas calçadas etc.) corresponde a um furto do espaço público ao tirar do outro o seu direito de uso. (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2011, p. 19)

A imagem abaixo demonstra a ocupação de calçada em uma das principais vias públicas do município de Londrina, com grande volume de circulação de pessoas.

Figura 1 - Ocupação do espaço público na Rua Sergipe, Londrina-PR.



Fonte: o autor, 2011.

Outro fator preponderante na questão do deslocamento a pé está relacionado com a acessibilidade; devido à falta de manutenção preventiva e recuperativa,

constata-se que as calçadas não possuem as mínimas condições para que as pessoas possam realizar o seu deslocamento com segurança e conforto, ou seja, piso em mau estado de conservação, obstáculos naturais e desproporcionais com a realidade da via, lixos e largura incompatíveis com o volume de circulação das pessoas.

O projeto da calçada ideal é aquele na qual o pedestre caminha com segurança, em percursos livres de obstáculos, mas compartilhados com mobiliário urbano, como telefones públicos, bancos, paradas de ônibus e táxi, revistarias, e que prevê a sua conservação. (DUARTE; SANCHES; LIBARDI, 2011, pg. 24)

Figura 2 - Calçada da Rua Rio Grande do Norte com a Rua Bahia, Londrina-PR.



Fonte: o autor, 2011.

Na foto de um importante cruzamento da cidade de Londrina demonstra-se a falta de conservação recuperativa, fator que desestimula as pessoas a realizarem os seus deslocamentos a pé.

A falta de recuperação das calçadas pode provocar ferimentos nas pessoas e ocasionar problemas inclusive na área de segurança pública.

4.2 DO DESLOCAMENTO COM VEÍCULOS

Na questão do deslocamento com veículos, vale a pena subdividir a questão, tratando isoladamente dos veículos de duas e quatro rodas, considerando que o número de motocicletas aumentou consideravelmente nos últimos anos e se tornou um dos principais meios de locomoção da população.

Devido ao aumento considerado do número de motocicleta em circulação nos municípios, alguns fatores merecem destaques.

4.2.1 Do deslocamento com motocicletas

O crescimento do número de motocicletas nos grandes centros urbanos está diretamente relacionado com a comodidade em relação ao transporte público; ao custo em relação aos automóveis; e, pela rapidez em relação aos outros meios de locomoção.

Com referência à comodidade, o que se verifica é um transporte coletivo ineficiente, que não alcançam todos os bairros do município, principalmente os mais distantes; os usuários têm que enfrentar filas e realizar o deslocamento muitas vezes em pé, não tendo lugares suficientes nos veículos.

Em relação aos automóveis, leva-se em consideração o preço de aquisição e o valor de manutenção, sendo que em ambos os casos, o da motocicleta é muito menor.

E, por fim, outro fator levado a efeito refere-se à rapidez, sendo que o tempo de deslocamento com um veículo de duas rodas é menor do que o de outros meios de transporte disponíveis em cidades como Londrina.

A presença da motocicleta no sistema viário mundial é resultado do baixo custo quando comparado ao automóvel, pela possibilidade de trabalho e para compensar a ineficiência do transporte público coletivo. (DUARTE; SANCHES; LIBARDI, 2011, pg. 43)

4.2.2 Do deslocamento com automóveis

Em relação aos automóveis, pode-se dizer que a questão está diretamente relacionada com a comodidade, pois as pessoas conseguem se deslocar com conforto mesmo com condições climáticas adversas.

Outra questão que é levada em consideração para a utilização dos automóveis em detrimento aos não motorizados e ao transporte coletivo diz respeito ao tempo, que muitas vezes é bem menor.

Entretanto, as dificuldades enfrentadas estão relacionadas com os grandes congestionamentos nas principais vias públicas das cidades, principalmente nos

horários de pico e à falta de estacionamentos públicos. Fator que leva as prefeituras a adotar o sistema de estacionamento rotativo.

A mobilidade urbana no Brasil segue centrada na valorização de um único meio de transporte: o automóvel, o qual já vem mostrando diversos efeitos caóticos para as cidades brasileiras, no que se refere tanto à segurança quanto à qualidade de vida. Esse modo é valorizado sobre os não motorizados e motorizados coletivos pela sua relação distância/tempo que, em muitos casos, é bastante reduzida. (DUARTE; SANCHES; LIBARDI, 2011, pg. 48)

Os sistemas de estacionamentos rotativos adotados por cidades com grande concentração de veículos têm-se expandido para bairros mais distantes do centro, com o objetivo de propiciar maior comodidade aos usuários da via pública.

A adoção de um sistema de estacionamento rotativo não é suficiente para sanar a demanda reprimida, o que tem alavancado o número de estacionamentos particulares.

Figura 3 - Estacionamento rotativo na Rua Benjamin Constant, Londrina-PR.



Fonte: o autor, 2011.

A foto demonstra a limitação de duas horas para a permanência de um veículo à Rua Benjamin Constant, área central de Londrina.

4.3 DO DESLOCAMENTO COM BICICLETAS

A utilização da bicicleta geralmente está condicionada à população pobre do município, ou para questão de lazer ou prática esportiva, sendo que a bicicleta poderia ser uma modalidade mais explorada pela comunidade, porque além dos

benefícios para a saúde que ela produz, também apresenta menor impacto ambiental em relação aos veículos de modo geral.

A bicicleta é uma alternativa barata de transporte com benefícios aos cidadãos, ao trânsito e ao meio ambiente. Sabe-se que normalmente esse sistema modal é utilizado em pequenos percursos, principalmente pela falta de estrutura urbana. (DUARTE; SANCHES; LIBARDI, 2011, pg. 31)

Em relação à bicicleta, nota-se a dificuldade de inserção desta, na cultura do povo brasileiro, sendo que os números em relação às ciclovias são insignificantes; geralmente as cidades dispõem de ciclovias apenas em parques e praças, e que, de modo geral, os ciclistas têm que dividir os espaços com os veículos, o que torna a modalidade perigosa e muitas vezes inapropriada.

Figura 4 - Ciclovía em torno do lago Igapó, na cidade de Londrina-PR.



Fonte: o autor, 2011.

Outro fator a ser considerado na utilização de bicicletas, é a falta de locais públicos apropriados para o estacionamento.

Vale ressaltar aqui a iniciativa do poder público do município de Toledo-PR, em criar um projeto denominado de “Toopedalando”, que consiste na instalação de estações de bicicletas, disponibilizando para as pessoas bicicletas do poder público por quarenta e cinco minutos. A iniciativa visa à qualidade de vida das pessoas e à redução dos congestionamentos nos horários de pico na cidade.

Seguro, econômico, ambientalmente correto e divertido. Estas são apenas algumas das vantagens de quem prefere pedalar ao invés do volante de um automóvel. Usar a bicicleta como transporte pode parecer estranho. Hábito de atleta, excêntricos ou de quem não tem dinheiro para pagar por outro

meio. Entretanto, as bicicletas são cada vez mais utilizadas nas cidades para diminuir os congestionamentos de trânsito e a emissão de gás carbônico na atmosfera do planeta. (TOLEDO, 2011)

4.4 DO DESLOCAMENTO COM TRANSPORTE PÚBLICO

O transporte público no Brasil tem demonstrado ineficiência para atingir os objetivos propostos; em muitas cidades estão restritos aos ônibus e ao táxi; entretanto, como já foi citado, o ônibus não atinge todos os bairros dos municípios e não dispõe de comodidade aos seus usuários; em contrapartida, o táxi ainda é um meio de transporte de pouco acesso à comunidade de uma forma em geral.

Outro sistema de transporte público utilizado é o mototáxi, devido ao custo-benefício se tornar atraente, todavia aumenta o risco à integridade física e se torna inviável em condições climáticas adversas. Porém, o serviço de mototáxi, precisa ser regulamentado para fazer parte dos meios de transporte de uma comunidade.

Como dizem DUARTE; SANCHES; LIBARDI, (2011, pg. 43) “É o que vemos tanto nos moto-taxistas de Lima, como nos motoboys das cidades brasileiras, que muitas vezes não são regulamentos”.

Devido a alguns fatores, percebe-se claramente a redução da mobilidade urbana nos principais municípios brasileiros, todavia, a pesquisa irá se restringir à cidade de Londrina, corpus do presente estudo.

4.5 DA REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE LONDRINA

Nos últimos anos ocorreu a redução da mobilidade urbana, tornado-se uma das maiores dificuldades enfrentadas pela população que vive em grandes centros urbanos, convivendo com congestionamentos homéricos, filas enormes, sistema de transporte público ineficiente e falta de planejamento da malha viária dos municípios, fatores que acabam trazendo complicações à vida do cidadão de uma forma geral.

A questão da mobilidade urbana é um dos maiores problemas enfrentados hoje pelos habitantes dos grandes centros de todo o planeta. O crescimento das cidades sem planejamento e o aumento desordenado da frota de veículos já fazem o Brasil figurar entre os piores trânsitos do mundo. (FREITAS, 2011).

Os planejadores urbanos devem buscar soluções práticas para incentivar a utilização de meios de transportes que causem menos congestionamentos,

melhorando a qualidade de vida da população, diminuindo os gastos e com menor impacto ambiental.

A solução para a redução da mobilidade urbana passa pela reformulação do sistema de transporte e da infraestrutura da malha viária, para a convivência harmoniosa entre as pessoas, os veículos e o meio ambiente.

Apesar de não ser objeto do trabalho, deve-se fazer uma reflexão sobre a questão ambiental, o aumento da frota de veículos causa inegavelmente um prejuízo para o meio ambiente e prejudica a saúde das pessoas.

Estudo do Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da USP estima que a má qualidade do ar na região metropolitana de São Paulo provoque a morte prematura de 3 mil pessoas por ano, boa parte por causa dos níveis altos de enxofre liberado por fumaça de óleo diesel. Segundo dados da Divisão de Qualidade do Ar da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb), os escapamentos dos veículos são responsáveis pela emissão, na região metropolitana de São Paulo, de 95% do monóxido de carbono, 95% dos óxidos de nitrogênio e 40% das partículas inaláveis presentes na atmosfera. (UOL, 2008)

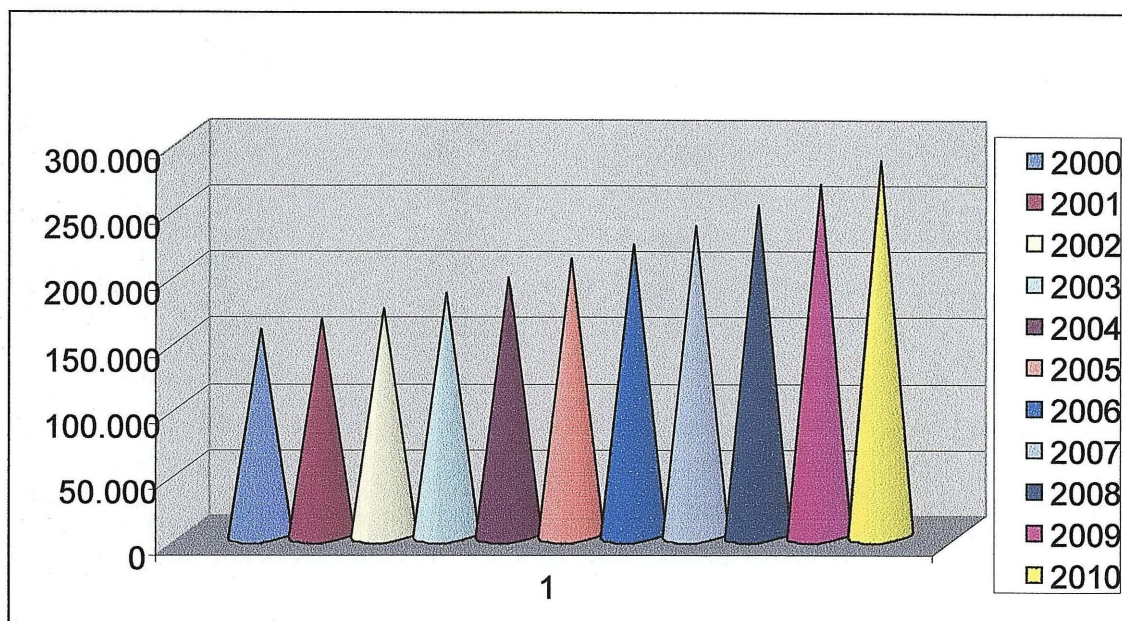
4.6 REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA, EM VIRTUDE DO AUMENTO DA FROTA DE VEÍCULOS

O aumento da frota de veículos contribui sensivelmente para a redução da mobilidade urbana; a cada ano que se passa o cidadão Londrinense percebe o problema de forma mais intensa, enfrentando congestionamentos nos horários de pico e dificuldade para estacionar seus veículos em via pública, mesmo com a inserção de estacionamentos rotativos.

O número de veículos em Londrina no ano de 2010 representava quase o dobro que existia no ano de 2000, um aumento significativo se for confrontado com a estrutura da malha viária.

A evolução dos números foi gradativa e a tendência mostra que o problema será agravado ano após ano, a ponto de muitas autoridades estarem buscando alternativas para evitar o estrangulamento da malha viária.

Gráfico 1 - Evolução da frota de veículos em Londrina-PR



Fonte: DETRAN-PR, 2011.

Segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve), no primeiro semestre deste ano, a venda de veículos novos no município aumentou 4% em relação ao mesmo período do ano de 2010, sendo que mais 6.288 automóveis novos passaram a circular em Londrina e se for mantida a média, a frota de veículos chegará próximo aos 300.000 (trezentos mil) em 2011, para uma população um pouco maior de 500.000 (quinhentos mil) habitantes.

Devido ao aumento da frota de veículos no município, os vereadores já estão debatendo um assunto polêmico que é o rodízio de automóveis; o assunto tem provocado reações em toda a sociedade, inclusive a Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL); por intermédio do seu presidente já se manifestou contrária à adoção da medida; porém a ideia que sobressalta na informação é que há preocupação com o volume de veículos em todos os segmentos da sociedade.

O Núcleo Permanente de Mobilidade Urbana de Londrina é contra a implementação do sistema de rodízio de carros na cidade. A afirmação feita nesta quinta-feira (30) é do presidente de uma das entidades que compõe o núcleo, a Associação Comercial e Industrial de Londrina (Acil). Nivaldo Benvenho acredita que a cidade precisa de medidas que venham a desafogar o trânsito, principalmente no quadrilátero central, antes de adotar o sistema. (LEITE, 2011)

Com referência ao assunto debatido pelos vereadores, deve-se aqui abrir um parêntese, o rodízio de automóveis por placas em dias da semana, em muitas situações se torna ineficaz para combater os congestionamentos, podendo

incentivar as pessoas a adquirirem outros veículos para suprir as suas necessidades e com isso acabam potencializado o problema.

No mesmo diapasão, o volume de motocicletas no município tem aumentado; na estatística do DETRAN-PR, os índices se aproximam a 30% (trinta por cento) do número de automóveis, sendo que em dezembro do último ano, existiam 171.262 automóveis para 50.508 motocicletas.

No Brasil, nos períodos compreendidos entre 1995 a 2008, houve um crescimento acentuado na quantidade de motocicletas nos municípios, em especial nas regiões conturbadas, subindo de aproximadamente 2,8 milhões para 12 milhões de unidades; no mesmo período, o número de automóveis passou de 18 milhões para 32 milhões de unidades, trazendo reflexos imediatos, como estrangulamento do trânsito e grande dificuldade de acesso [...] (SENASP, 2010, pg. 331)

Vale ressaltar que o aumento da frota de veículos, proporciona o aumento do número de acidentes de trânsito, que contribui para a redução da mobilidade urbana, tornando o tráfego mais lento.

4.7 REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA EM VIRTUDE DO CRESCIMENTO POPULACIONAL

Segundo o censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a população de Londrina cresceu em torno de 12% em relação ao censo de 2000, passando de aproximadamente 460.000 para mais de 500.000 habitantes, sendo considerada a terceira maior cidade do sul do Brasil em população.

O aumento populacional desordenado causa a diminuição da qualidade de vida da população, de modo geral, sendo que os projetos de infraestrutura não acompanham a evolução e ocasionam conflitos urbanos em diversas áreas.

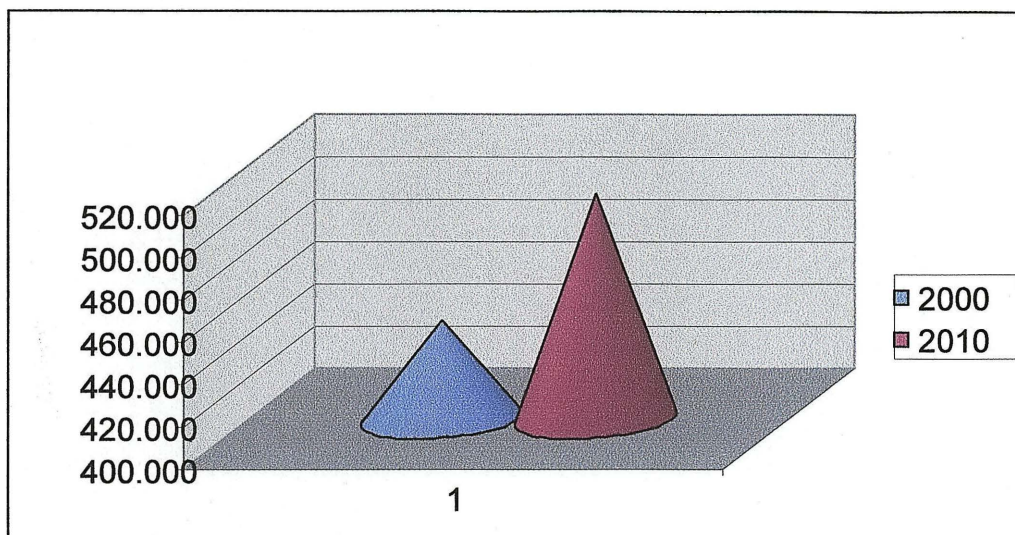
Este aumento provoca déficit de emprego, de moradia, de assistência médica e de transporte; questões sociais que acabam prejudicando a população.

Com o crescimento populacional, exige-se a necessidade de investimentos na área de transporte público, para facilitar a locomoção das pessoas. O que se observa, entretanto, são grandes filas em pontos de ônibus dos transportes coletivos e o aumento da aquisição de veículos de transportes individuais, o que contribui com o fenômeno em estudo.

Outro fator que deve ser levado em consideração, em referência ao investimento em transporte público, se refere à possibilidade de integração dos

modos de deslocamentos, possibilitando à comunidade realizar a articulação dos meios de transportes.

Gráfico 2 - Evolução da população de Londrina-PR



Fonte: IBGE, 2011.

4.8 REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA EM VIRTUDE DO ÊXODO RURAL

O município de Londrina convive com uma situação preocupante, que é o êxodo rural, aproximadamente 98% da sua população vivem na área urbana; esta desproporção causa prejuízos gravíssimos à questão da mobilidade.

Hoje a estrutura da cidade está voltada às atividades urbanas, entretanto sua malha viária não acompanhou a evolução da forma de vida da população.

[...] o Brasil era um país de predomínio rural, tinha uma indústria insipiente; Londrina era um pujante mas pequeno núcleo urbano, com casas e estabelecimentos em construção e ruas cobertas por paralelepípedos ou terra. Grande movimento nas ruas só mesmo na época de colheita. Naquela época, os espaços existiam de sobra e o objetivo era ocupá-los com residências, lojas, beneficiadoras de café e cereais, hospitais e outros itens que uma cidade em formação tanto precisava. Londrina tem hoje uma situação linearmente inversa, em especial quando se trata da área central e das principais artérias urbanas. (BRESSAN; FRANCISCO, 2011)

O êxodo rural contribui para a redução da mobilidade urbana, modificando a forma de vida da comunidade, com a inserção de novos hábitos.

4.9 REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA EM VIRTUDE DA FALTA DE PLANEJAMENTO VIÁRIO

A falta de planejamento da malha viária do município reduz consideravelmente a mobilidade da população; em Londrina não se percebe a mudança estrutural das vias públicas, apenas a inserção de equipamentos de controle de velocidade, que são importantes, porém tornam o trânsito mais lento.

Corroborando com a informação, em uma reportagem da Folha Web, com o título Direção defensiva, para evitar irritação no trânsito, de Davi Baldussi, (2011), constatou-se que uma motorista ficou um minuto e quinze segundos parada em um semáforo da região central da cidade de Londrina, fator que certamente reduz a mobilidade urbana.

[...] Dá para entrevistar uma pessoa usando apenas o tempo que ela fica parada num semáforo em Londrina. Já passava das 17 horas quando Roseli Castro, administradora, respeitou o sinal vermelho da Rua Pernambuco com a Avenida Juscelino Kubitschek e respondeu à pergunta inaugural da entrevista que durou um minuto e quinze segundos, o tempo que o semáforo permanece fechado naquela esquina. [...] (BALDUSSI, 2011)

A falta de um planejamento adequado compromete sobremaneira a mobilidade da terceira maior cidade do sul do Brasil, pois as ruas estreitas se confrontam com o crescimento populacional e o aumento da frota de veículos.

[...] A ausência de um planejamento urbano tornou as ruas insuficientes e o número de veículos é imensamente maior do que cinco ou seis décadas atrás. E o que era uma regulamentação adequada à realidade da época, hoje se transformou num fator de estrangulamento da Cidade. Na metade do século passado não havia rush. Hoje, são quatro horários de pico no trânsito urbano, sendo os piores os do início da manhã e do final da tarde.[...] (BRESSAN; FRANCISCO, 2011)

Tais fatos têm contribuído com o problema, sendo alguns de ordem da administração pública e outros da própria sociedade; a falta de planejamento urbano está diretamente relacionada com o setor público, mas o aumento desordenado da frota de veículos passa pela responsabilidade da sociedade, que por questão de comodidade, não é incomum observar cada membro de uma família com o seu próprio veículo.

4.10 DA MOBILIZAÇÃO DA SOCIEDADE EM VIRTUDE DA REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA

A questão da mobilidade urbana tem se tornado um assunto que mobiliza grande parte da comunidade, inclusive no município em estudo, foi criado no mês de dezembro do ano de 2010, o Núcleo Permanente de Mobilidade Urbana, que tem por finalidade a intenção de criar e programar ações para melhorar a qualidade de vida por meio da mobilidade urbana. Participam do Núcleo, representantes da Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL), Companhia Municipal de Trânsito Urbano (CMTU), Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR), Ministério Público, Polícia Militar, Polícia Rodoviária Federal, Guarda Municipal, Londrisul Transportes Coletivos Grande Londrina, Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP), Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL), Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), Associação dos Profissionais de Propaganda de Londrina (APP).

O Núcleo Permanente de Mobilidade Urbana, que foi lançado em dezembro do ano passado, tem a intenção de criar e implementar ações que visam melhorar a qualidade de vida através da mobilidade urbana. Além da ACIL, outras entidades também fazem parte do grupo como a CMTU, Detran, IPPUL, Ministério Público, Londrisul Transportes Coletivos Grande Londrina, Fiep, Sebrae, Polícia Militar, Polícia Rodoviária Federal, APP e Guarda Municipal.(ACIL, 2011)

4.11 A POLÍCIA MILITAR FRENTE À REDUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA

Todos os fatores supracitados têm dificultado o deslocamento de viaturas tradicionais ao atendimento de ocorrências emergenciais; a Polícia Militar do Paraná tem em sua missão constitucional a responsabilidade pelo policiamento ostensivo e preventivo, devendo buscar soluções práticas para lidar com as dificuldades que se apresentam como limitadores das atividades.

Alguns fatores de redução da mobilidade urbana têm-se tornado obstáculos para a PMPR, na execução das suas missões.

A expansão da frota de veículos é o principal problema enfrentado pela Polícia Militar; o aumento provoca congestionamentos que dificultam o patrulhamento e o atendimento de ocorrências emergenciais com viaturas de quatro rodas.

Os congestionamentos também oportunizam os cometimentos de determinados tipos de delitos, principalmente o furto e o roubo.

Na questão, o número de motocicletas em circulação, que aumentou consideravelmente nos últimos anos, é um dos fatores a ser considerado devido às suas características permitirem uma fuga com maior rapidez, mesmo em condições de trânsito desfavoráveis.

Aliado ao número crescente de motocicletas e veículos automotores, estrangulamento do trânsito e grande dificuldade de acesso, tráfego e mobilidade nas regiões metropolitanas, as incidências criminais tem afetado sobremaneira as pessoas, em especial os crimes cometidos com emprego de motocicletas e auxílio de passageiro (garupa). Rotina em vários municípios brasileiros, exigindo novas estratégias dos encarregados de aplicar a lei para prevenção desses delitos (SENASP, 2010, pg. 332)

Não existe no 5º BPM, uma estatística de utilização da motocicleta no cometimento de delitos, estas são realizadas geralmente por natureza, entretanto percebe-se um crescimento vertiginoso nos últimos anos; em estudos realizados no Estado de São Paulo e no Rio de Janeiro, o volume de ocorrências registradas é impressionante.

[...] no Estado de São Paulo, num levantamento feito pelo Departamento de Polícia Judiciária da Capital (Decap), constatou-se que 61,5% dos 15 mil casos de crimes contra o patrimônio cometidos nas regiões oeste e central e em parte da zona sul da cidade, tiveram a participação de motociclistas. O mapeamento considerou os meses de novembro e dezembro de 2006 e janeiro de 2007. Em 9.225 dos casos de roubos e furtos, os criminosos utilizaram motocicletas para cometimento do crime e respectiva fuga. No Estado do Rio de Janeiro nos anos de 2008 e 2009, cerca de 34,4% dos roubos a pessoa, foram praticadas por indivíduos utilizando motocicletas, como: roubos, furtos e homicídios tentados e consumados, dentre outros, exigindo estratégias diferenciadas para dinamizar a prevenção desses e outras modalidades delituosas. (SENASP, 2010, pg. 331)

A redução da mobilidade urbana não é o fator preponderante para o aumento dos índices de criminalidade, mas não se pode menosprezar que os seus efeitos provocam a vulnerabilidade das pessoas e dos bens.

A diminuição da mobilidade de uma organização como a Polícia Militar do Paraná, traz reflexos negativos incalculáveis; as causas motivadoras da falta de mobilidade devem ser enfrentadas para o alcance da eficiência no policiamento ostensivo.

A Polícia Militar do Paraná possui doutrinas que representam os sustentáculos da atividade, e devem ser muito bem analisadas pelos planejadores de policiamento ostensivo em virtude da situação apresentada e para possibilitar a ampliação da atividade no enfrentamento da redução da mobilidade urbana.

5 DAS DOUTRINAS

As doutrinas aqui tratadas são os princípios que regem a atividade de policiamento ostensivo com motocicletas, com a finalidade de situar a motocicleta na atividade, e buscar embasamentos legais para a ampliação da aplicação do veículo nas atividades preventivas e repressivas.

5.1 MANUAL BÁSICO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO

A Inspetoria-Geral das Polícias Militares definiu alguns conceitos básicos que servem de alicerce na atividade de policiamento ostensivo, e são seguidos pela Polícia Militar do Estado do Paraná.

Segundo a doutrina, pode-se definir policiamento ostensivo como: “a atividade de Manutenção da Ordem Pública executada com exclusividade pela Polícia Militar, observando características, princípios e variáveis próprias, visando à tranquilidade pública”. (IGPM, 1988, p. 2)

A Polícia Militar, possuindo a exclusividade da realização do policiamento ostensivo, não pode sofrer com os fatores da redução da mobilidade urbana, pois é o órgão responsável pela manutenção da ordem pública.

Policiamento Ostensivo pode ser definido como a forma de aplicação da Polícia Militar, sendo identificada de relance pela farda, pelo equipamento e pelo meio de locomoção, visando à preservação da ordem pública.

Policiamento ostensivo, de competência da Polícia Militar, são todos os meios e formas de emprego da Polícia Militar, onde o policial é facilmente identificado pela farda que ostenta, como principal aspecto e de equipamentos, aprestos, armamento e meio de locomoção, para a preservação da ordem pública, observando critérios técnicos, táticos, variáveis e princípios próprios da atividade, visando a tranquilidade e bem estar da população. (MANOEL, 2004, p. 37)

A motocicleta está inserida na atividade quando se fala do meio de locomoção para a execução do policiamento ostensivo, a qual possibilita a ostensividade da Polícia.

No conceito destaca-se ainda que a atividade de policiamento ostensivo deva obedecer às características, princípios e variáveis que são sistêmicos e se caracterizam da seguinte forma:

5.1.1 Das características do policiamento ostensivo

Características “são aspectos gerais que revestem a atividade policial-militar, identificam o campo de atuação e as razões de seu desencadeamento.” (IGPM, 1988, p. 4). Sendo divididas em seis bases, ou seja: identificação, ação pública, totalidade, dinâmica, legalidade e ação de presença, entretanto, a que manifesta mais relação com o tema proposto é a ação de presença, definida no manual básico como:

a manifestação que dá a comunidade a sensação de segurança, pela certeza de cobertura policial-militar. Ação de presença real consiste na presença física do PM nos locais onde a probabilidade de ocorrência seja grande. Ação de presença potencial é a capacidade do Policiamento Ostensivo, num espaço de tempo mínimo, acorrer ao local onde a ocorrência policial-militar seja iminente ou já tenha surgido. (IGPM, 1988, p. 5, grifo nosso)

A motocicleta se torna uma ferramenta interessante frente à característica descrita, pois o tempo de resposta em face à redução da mobilidade urbana é consideravelmente menor em relação às viaturas de quatro rodas, principalmente nos horários de “*rush*”, momento em que o deslocamento se torna lento devido aos fatores relatados no presente trabalho.

Dentre as características da ação de presença, destaca-se ainda que a motocicleta permite à comunidade ter uma maior sensação de segurança pela possibilidade de uma maior cobertura territorial.

5.1.2 Dos princípios do policiamento ostensivo

Já os princípios são preceitos considerados no planejamento e na execução, visando à eficácia operacional, divididos em dez itens, sendo eles: universalidade, responsabilidade territorial, continuidade, aplicação, isenção, emprego lógico, antecipação, profundidade, unidade de comando e objetivo.

Com referência ao estudo em questão relaciona-se ao emprego lógico e à antecipação, sendo que o primeiro se caracteriza por:

A disposição de meios, para a execução do Policiamento Ostensivo, deve ser o resultado de julgamento criterioso das necessidades, escalonadas em prioridades de atendimento, da dosagem do efetivo e do material, compreendo o uso racional do que estiver disponível, bem como de um conceito de operação bem claro e definido, consolidando em esquemas exequíveis. (IGPM, 1988, p. 6)

O conceito de emprego lógico mostra que o planejador deve buscar a prioridade de atendimento e dosagem dos meios disponíveis, bem como, esquemas exequíveis de aplicação do policiamento; diante da redução da mobilidade urbana, as motocicletas se tornam imprescindíveis para a atividade ostensiva.

O Coronel Valdemar Kretschmer, (2011, p. 28) possui um conceito de emprego lógico mais condensado, porém abrangente que diz: “uso racional dos meios disponíveis”, o qual deixa uma mensagem subliminar de empregar os meios de forma inteligente e adequada; no momento, a motocicleta é o meio mais racional para fazer frente ao problema que se avoluma.

Com referência à antecipação, a doutrina estabelece que:

A fim de ser estabelecido e alcançado o espírito predominantemente preventivo do Policiamento Ostensivo, a iniciativa de providências estratégicas, táticas e técnicas, destina-se a minimizar a surpresa, caracterizar um clima de segurança na comunidade e fazer face ao fenômeno da evolução de criminalidade com maior presteza. (IGPM, 1988, p. 7)

O objetivo do policiamento ostensivo segundo o princípio da antecipação é o de minimizar surpresas, e a motocicleta possui características importantes para ir de encontro com a evolução do “*modus operandi*” dos criminosos que se aproveitam das oportunidades que aparecem, em face à diminuição da mobilidade.

Outro conceito de antecipação que merece destaque é o exposto pelo Coronel Kretschmer em sua apostila de Doutrina de Emprego de Polícia Militar: “tomar todas as providências para evitar ou minimizar consequências” (2011, p. 28); interpretando o conceito deve-se entender que a redução da mobilidade urbana traz fatores prejudiciais para a atividade de policiamento ostensivo e a Polícia Militar deve adotar as medidas necessárias para reduzir os efeitos do fenômeno ora descrito.

A Polícia Militar deve adotar medidas estratégicas para minimizar os efeitos da redução da mobilidade urbana, e a motocicleta se torna uma ferramenta capaz de suprir as necessidades.

5.1.3 Das variáveis do policiamento ostensivo

Por outro lado, as variáveis do policiamento são critérios que identificam os aspectos da atividade e são subdivididos em processos, modalidades, tipos, circunstâncias, lugar, efetivo, forma, duração, suplementação e desempenho.

Os processos são meios de locomoção, ou seja, a pé, montado, aéreo, embarcado, de bicicleta e motorizado; o processo motorizado é hoje, a principal ferramenta da Polícia Militar no policiamento preventivo, inclusive com a aplicação da motocicleta.

Nas modalidades, a motocicleta pode ser empregada em patrulhamentos, em permanências, em diligências ou em escoltas.

A motocicleta pode ser empregada ainda em todas as circunstâncias, ou seja: em atividade ordinária, especial ou extraordinária.

O seu emprego pode ser tanto na área urbana quanto na área rural, precisando apenas escolher a motocicleta adequada para cada terreno.

Quanto ao efetivo, o veículo pode ser empregado individualmente ou até mesmo em nível de Batalhão, entretanto, o ideal é que a aplicação, seja no mínimo em dupla.

Com referência ao tipo, pode ser empregado no policiamento rodoviário, de trânsito, policiamento geral, ambiental, de guardas, comunitário ou até mesmo em operações especiais.

As variáveis possibilitam a aplicação da motocicleta de forma variada, cabendo aos administradores aplicá-la para suprir as necessidades.

5.2 DIRETRIZ nº 004/2000-PM/3

No ano de 2000, a Polícia Militar do Paraná, por meio da seção de planejamento e instrução (PM-3), baixou a Diretriz nº 004 que trata do planejamento, coordenação, execução e controle das atividades da corporação, em que estão inseridos alguns embasamentos legais para a aplicação da motocicleta e de possibilidade de ampliação da atividade.

Quando se fala em policiamento ostensivo, vem à mente a demonstração clara de uma atividade abrangente, no sentido de não contemplar apenas a visibilidade da organização, mas também a rapidez, a agilidade e a mobilidade nas ações; as unidades operacionais devem buscar atender os anseios da comunidade de uma forma eficaz, e dentro desta análise a Diretriz destaca que:

os esforços empreendidos devem visar o atendimento dos anseios e aspirações da comunidade ordeira, bem como proporcionar maior sensação de segurança e maior rapidez nas respostas, proporcionando-lhe melhor qualidade de vida. (PM-3, 2000, p. 10)

Corroborando com a questão, o atendimento à população deve ser rápido para demonstrar a eficiência da Polícia Militar.

“A rapidez na resposta é fator primordial para a eficiência e eficácia das ações e operações a cargo da Polícia Militar, cujo objetivo maior é prestar um atendimento ao público com excelência.” (PM-3, 2000, p. 14)

Com referência à questão abordada, a Polícia Militar do Paraná deve atender a comunidade sempre de forma imediata e eficaz, não podendo ser surpreendida por fatores que provocam o retardamento das ações.

Na questão da operacionalidade, ressalta-se o escalonamento de esforços, que é a malha protetora distribuída no terreno e na sua execução sobressai a aplicação da motocicleta na atividade de radiopatrulha, como o primeiro esforço da unidade para fazer frente às questões relacionadas ao Policiamento Ostensivo.

[...] No processo motorizado utilizando-se automóveis, camionetas e motocicletas (RPA – Rádio Patrulhamento Auto) e no processo a pé através do PPC (Posto de Policiamento Comunitário), localizados estrategicamente em locais cujos índices de criminalidade assim o exijam. (PM-3, 2000, p. 21)

Com referência à aplicação da motocicleta na atividade de radiopatrulhamento, permite-se dizer que a modalidade deve ser mais bem explorada para o enfrentamento da questão que causa prejuízos a toda a sociedade.

A Diretriz estabelece ainda que: “Será privilegiado o policiamento a pé ou em motocicleta, mantendo-se ao seu alcance o apoio do policiamento motorizado com viaturas de quatro rodas.” (PM-3, 2000, p. 41). Em uma clara referência à importância da motocicleta para atividade de policiamento ostensivo, por estar o policial militar mais próximo da comunidade, facilitando o contato.

Todos os conceitos acima citados mostram a importância da motocicleta na atividade e permite a ampliação do seu emprego para sanar a dificuldade do momento e de possibilidade de incremento para um futuro não tão longínquo.

Além das doutrinas mencionadas, conceituados Oficiais já trataram do assunto com muita propriedade em suas obras.

6 DAS PUBLICAÇÕES

Algumas publicações tratam do assunto ora proposto, e merecem destaque; na Polícia Militar do Paraná, a obra: “Policiamento Ostensivo, com ênfase no processo motorizado”, assinada pelo Major Élio de Oliveira Manoel e a monografia com o título “O emprego da motocicleta como viatura para o atendimento operacional”, do Tenente-Coronel Lorival da Cunha Sobrinho. E na Polícia Militar do Rio Grande do Sul, a obra “Policiamento com motocicletas”, tendo como autor o Capitão Ivens Giuliano Campos dos Santos.

6.1 POLICIAMENTO OSTENSIVO COM ÊNFASE NO PROCESSO MOTORIZADO

Em sua obra, o Major Élio dedicou um capítulo ao Policiamento motorizado com motocicleta, que versa sobre os conceitos: emprego da motocicleta, as variáveis do policiamento, a cautela nas ações repressivas e os cuidados especiais nos deslocamentos.

Porém, o que tem relação com a pesquisa são as condições de emprego da motocicleta na atividade de policiamento ostensivo, porque aquele autor diz que “O emprego da motocicleta como patrulhamento motorizado visará especialmente ao policiamento ostensivo geral [...]”. A pesquisa busca subsídios para verificar a contribuição da motocicleta na atividade de policiamento ostensivo.

A aplicabilidade da motocicleta está relacionada com algumas barreiras enfrentadas, como o aumento do fluxo de veículos e a agilidade dos autores de delitos que, a cada dia mais, estão utilizando veículos de grande agilidade para delinquências.

Com referência a este assunto, o autor diz que:

Nos dias atuais, nos grandes centros urbanos, em função do grande fluxo de veículos, a motocicleta tem se revelado num excelente meio de locomoção, facilitando o deslocamento do policial, aumentando, assim, a capacidade de resposta da polícia. (MANOEL, 2004, p. 215).

A afirmação vem ao encontro do tema proposto, que a redução da mobilidade urbana dificulta o policiamento com viaturas de quatro rodas e a motocicleta se torna uma ferramenta de suma importância para a atividade de policiamento ostensivo.

Se naquela época já se discutia o emprego de um veículo de maior agilidade para o enfrentamento do grande fluxo de veículos, o que dizer dos dias atuais.

6.2 O EMPREGO DA MOTOCICLETA COMO VIATURA PARA O ATENDIMENTO OPERACIONAL

O Tenente-Coronel Lorival da Cunha Sobrinho, no ano de 2004, apresentou a monografia enquanto frequentava o Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, e destacou os princípios norteadores da aplicação deste tipo de policiamento, que são: a ostensividade, a mobilidade e a flexibilidade para alcançar a eficácia.

As afirmações daquele autor corroboram com o estudo, pois trata das características da motocicleta para enfrentar as condições adversas.

[...] a ostensividade, que permite à população notar a presença da polícia; a mobilidade que faz o policiamento multiplicar a sua ação de presença; a flexibilidade, que está relacionada ao somatório da mobilização com a rapidez de deslocamento para áreas conflagradas, até com os transportes desses veículos por outros (de quatro rodas, tipo carretas para motocicletas), com mais agilidade. (CUNHA SOBRINHO, 2004, p. 35).

Destacado Oficial da Polícia Militar do Paraná que naquela época já vislumbrava a necessidade do emprego da motocicleta como viatura para o atendimento operacional.

6.3 POLICIAMENTO COM MOTOCICLETAS

Além de autores da Polícia Militar do Paraná, foi analisada a obra do Capitão Ivens Giuliano Campos dos Santos, da Brigada do Rio Grande do Sul.

Na obra, o Capitão Ivens faz um estudo geral da aplicação da motocicleta no policiamento ostensivo, passando pelas técnicas de pilotagem até o tipo de fardamento e equipamentos a serem utilizados.

Contudo, para a pesquisa ora trabalhada, sobressai o capítulo IX, que trata do Policiamento com motocicletas e apresenta algumas variáveis de aplicação interessantes.

A aplicação da motocicleta na atualidade está condicionada diretamente com a capacidade de resposta rápida, e na obra, o autor destaca como fatores favoráveis para a aplicação da motocicleta, as seguintes características: a mobilidade, a flexibilidade e a ostensividade.

Com referência à mobilidade, diz que:

A constante busca de alternativas para a execução do policiamento de preservação da ordem pública, desafio enfrentado pelas autoridades da área de segurança pública, levou à adoção da motocicleta como meio de

transporte do policial militar em busca de uma maior mobilidade. Não resta dúvida que tal fato é a principal característica do veículo escolhido, em razão da possibilidade que apresenta de deslocar-se nos espaços deixados pelos demais veículos. (SANTOS, 2004, pg. 80)

A mobilidade da motocicleta é imprescindível para a sua aplicação no policiamento ostensivo, permitindo o deslocamento em espaços que não seriam suficientes para as viaturas de quatro rodas.

A segunda característica que o autor destaca é a flexibilidade, que trata como:

A grande vantagem da motocicleta sobre outros tipos de veículos é a possibilidade de deslocamentos nos mais variados tipos de terreno e de transpor obstáculos, aumentando o seu poder de adequação imediata a qualquer situação de emergência policial. Diversas manobras de retorno ou transposição de vias podem ser realizadas sem prejuízos ao trânsito e com alto grau de segurança, nos casos em que houver necessidade de pronto-emprego, diminuindo o tempo de resposta. (SANTOS, 2004, pg. 82)

A flexibilidade é uma característica interessante da motocicleta, possibilitando ao Policial Militar transpor obstáculos que por ventura possam aparecer durante a realização do policiamento.

E, por fim, o autor destacou a ostensividade como fator preponderante à aplicação da motocicleta, tratando como:

A mobilidade e a adaptação ao terreno permitem à motocicleta aumentar a área de atuação do policiamento, tornando a presença do policial mais eficaz, atingindo o objetivo da ostensividade, fator que proporciona a sensação de segurança da população, bem como evita a prática delitiva em razão de sua presença constante. O deslocamento mais rápido e a possibilidade de ultrapassar obstáculos físicos com facilidade permitem ao motociclista policial patrulhar seu setor com uma frequência cerca de quatro vezes maior que os empregados em veículos de quatro rodas, o que, conseqüentemente, aumenta a ostensividade do policiamento. (SANTOS, 2004, pg. 82)

A motocicleta permite cobrir uma área de maior abrangência, aumentando a sensação de segurança da população.

Em todas as obras analisadas, pode-se concluir que a aplicação da motocicleta na atividade de policiamento ostensivo está condicionada às suas características, que são: a mobilidade, a flexibilidade, a agilidade e a ostensividade, para fazer frente às dificuldades enfrentadas pelas viaturas de quatro rodas.

Além da PMPR, outras Polícias Militares utilizam a motocicleta na atividade fim, e algumas merecem destaque pela sua grandeza e pelo espírito inovador.

7 DA UTILIZAÇÃO DA MOTOCICLETA EM OUTRAS POLÍCIAS MILITARES

Analizado a aplicação da motocicleta em algumas Polícias Militares da Unidade Federativa do Brasil; em especial da região sudeste, tendo em vista que é a região que possui a maior dificuldade de mobilidade urbana, constata-se o seguinte:

7.1 NO ESTADO DE SÃO PAULO

A Polícia Militar utiliza a motocicleta no policiamento principalmente em áreas comerciais, tendo iniciado as atividades de policiamento tático na década de 80, em que foi lançado o policiamento denominado Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicletas (ROCAM).

As autoridades da cidade de São Paulo, naquela época, já se preocupavam com a questão da mobilidade das viaturas de quatro rodas na área comercial.

Iniciou suas operações em 12 de novembro de 1982 vindo a destacar-se rapidamente como uma modalidade de policiamento dinâmica e de grande eficácia em especial por causa do intenso tráfego da Capital Paulista. Seu efetivo inicial era de trinta e quatro policiais militares e possuía, à época, doze viaturas tipo Volkswagen/Gol e cem motocicletas Yamaha RX 180. Destacou-se rapidamente como uma modalidade de policiamento dinâmica e de eficácia comprovada, em especial por causa do intenso tráfego da capital paulista. (PMSP, 2011).

O programa da Ronda Ostensiva com Apoio de Motocicletas foi definido para oferecer maior segurança à comunidade e combater determinados ilícitos.

[...] principal proposta do programa é oferecer uma maior sensação de segurança à comunidade, reforçando o policiamento para tentar diminuir ocorrências que ocorrem com frequência, como furtos e roubos em semáforos. (PMSP, 2011)

Outro fator de destaque na aplicação da motocicleta no Estado de São Paulo diz respeito ao policiamento de trânsito, permitindo maior mobilidade nas ruas e possibilidade de superar os congestionamentos e as enchentes, problemas que são enfrentados pelos Paulistanos, em uma clara noção de flexibilidade do veículo.

Tem tido papel fundamental na segurança do trânsito, pois, com as motocicletas, os policiais têm mais liberdade nas ruas, podendo enfrentar situações como congestionamentos e enchentes com mais facilidade. (PMSP, 2011)

Há entendimento na coirmã paulista de que a motocicleta permite diversificar o policiamento, aumentando a extensão em relação ao policiamento a pé e, em

contrapartida, permite atingir locais que não são possíveis com viaturas de quatro rodas.

Criada com o objetivo de ampliar o alcance dos locais de patrulhamento que, pela extensão, não possibilitava o emprego do homem a pé, ou pelas características do terreno, impossibilitasse o acesso de viaturas de quatro rodas, seu sucesso foi imediato. (PMSP, 2011).

Recentemente, em virtude de alguns delitos pontuais, foi lançado um policiamento especial nas marginais Pinheiros e Tietê; o referido policiamento conta com quarenta e oito motocicletas, dez automóveis, quatro guinchos e uma base móvel, trabalho ininterrupto para combater delitos contra a pessoa e ao patrimônio, sendo que a utilização da motocicleta tem papel de destaque devido a sua mobilidade.

Para realizar esse trabalho, a 3ª Companhia contará com 160 policiais militares. O efetivo terá à disposição 48 motocicletas, dez automóveis, quatro guinchos e uma base móvel. Além disso, a tropa poderá acionar o helicóptero Águia quando necessário. (SSP-SP, 2011)

Resumidamente, a Polícia Militar de São Paulo adotou o policiamento ostensivo com motocicletas aproveitando as características de aplicabilidade para enfrentar a redução da mobilidade devido ao aumento da frota circulante e para fazer frente a determinados delitos.

7.2 NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

A Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ) criou, no mês de abril do ano de 2002, uma unidade operacional especial, denominada de Companhia de Motociclistas, que faz parte do Batalhão de Polícia de Choque, para realizar o patrulhamento com motocicleta.

O patrulhamento é realizado por grupo de quatro motociclistas em três motocicletas, sendo um Policial Militar garupa com armamento longo, responsável pela segurança da equipe.

O grupamento trabalha em três frentes, sendo todas relacionadas com o trabalho de escolta, inclusive de dignitários, e motopatrulhamento, realizando as atividades em todo o Estado.

A PMERJ realiza o patrulhamento aproveitando a versatilidade e a mobilidade da motocicleta, com o intuito de fazer frente às dificuldades de deslocamentos das viaturas de quatro rodas.

As motocicletas são muito importantes no policiamento ostensivo. Pela maior versatilidade e mobilidade, são capazes de chegar com rapidez nos locais onde os carros, presos no congestionamento, não conseguem atingir. E têm mais agilidade para inibir ações praticadas por criminosos pilotando motos. (PMERJ, 2011)

Tem ainda destacado o trabalho com motocicletas em alguns bairros da capital carioca devido ao tráfego de veículos.

O principal objetivo é dar atendimento a qualquer ocorrência de emergência em menos de 10 minutos.

O projeto foi idealizado visando combater o número de assaltos a motoristas e pedestres naquela região[...] O Tenente Coronel Roberto Gil, comandante do Batalhão de Botafogo, diz que o projeto tem como meta atender a qualquer chamado de emergência em até 10 minutos. Policiais militares andarão em duplas usando motocicletas, entre 10h e 23h, todos os dias. O novo modelo de policiamento vai tentar driblar o trânsito da região, que dificulta a ação dos policiais, principalmente na Praia de Botafogo, na Rua São Clemente e no Cosme Velho. (PMERJ, 2009).

A Polícia Militar do Rio de Janeiro também utiliza a motocicleta, devido à necessidade de um veículo de maior mobilidade.

7.3 NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

A Polícia Militar Capixaba criou, no ano de 2009, uma unidade especializada denominada de Ronda Ostensiva Tática Motorizada, que tem por competência realizar a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública pela modalidade de patrulhamento tático motorizado, sendo que a unidade também emprega motocicletas na atividade.

A Ronda Ostensiva Tática Motorizada (Rotam) iniciou as atividades na Corporação em maio de 2009. A unidade desempenha patrulhamentos na Grande Vitória, desenvolvendo ações preventivas e repressivas, principalmente, no combate ao tráfico de drogas e à criminalidade. Além de viaturas, os militares também desempenham patrulhamentos por meio de motos, o que dinamiza as ações e a rapidez no atendimento às ocorrências. (PMES, 2010)

A utilização da motocicleta está condicionada às características do veículo para dinamizar as ações e dar maior rapidez ao atendimento de ocorrências.

7.4 NO ESTADO DE MINAS GERAIS

A Polícia Militar Mineira possui um programa de policiamento ostensivo denominado, Grupo Especializado em Prevenção Motorizada Ostensiva Rápida

(GEPMOR), que conta com policiais desempenhando atividades de motopatrulhamento, com vista às atividades ostensivas em atuações pró-ativa.

[...] consiste no lançamento de Guarnições de Motopatrulhamento compostas por 04 (quatro) policiais militares, previamente selecionados e capacitados sobre a lógica da Prevenção Ativa e atuação no GEPMOR, empregados em todo o espaço territorial de responsabilidade das Regiões da Polícia Militar (RPM). (PMMG, 2011)

O grupo atua na capital do Estado, com o objetivo de combater crimes violentos, dentre eles, o roubo de veículos, pois aumenta a agilidade dos policiais militares empenhados.

[...] o Grupo Especializado em Prevenção Motorizada Ostensiva Rápida (GEPMOR), que atuará preventivamente em ações delituosas praticados com veículos automotores, especialmente aqueles praticados com motocicleta. (PMMG, 2011)

Nota-se que a Polícia Militar de Minas Gerais também utiliza a motocicleta devido aos fatores de mobilidade.

7.5 NO ESTADO DO CEARÁ

Na Polícia Militar do Estado do Ceará, o que chama a atenção é a aplicação da motocicleta no projeto de Polícia Comunitária, denominado Ronda do Quarteirão, para melhor atender a comunidade.

As motopatrulhas do programa "Ronda do Quarteirão" vão reforçar as ações de policiamento ostensivo e preventivo nas ruas[...] Inicialmente, a nova modalidade de policiamento motorizado será empregada em 20 áreas da capital cearense, escolhidas através de requisitos como: densidade demográfica e demanda de ocorrências policiais. Uma dupla de policiais militares irá atuar no reforço do policiamento comunitário realizado pelas viaturas do "Programa Ronda do Quarteirão" em cada bairro. A nova modalidade de atuação policial resultará na utilização mais eficaz das motocicletas, que possuem capacidade para trafegar em alta rotação. (PMCE, 2008).

O emprego da motocicleta segue o objetivo das demais corporações que é a agilidade de atendimento à comunidade.

7.6 NO ESTADO DE PERNAMBUCO

No final do ano de 1999 foi criado o projeto denominado de, Rondas Ostensivas com apoio de Motocicletas (ROCAM), com o intuito de combater

inicialmente os delitos praticados por meliantes que utilizavam motocicletas e bicicletas.

No ano de 2004 foi constituída a Companhia Independente de Policiamento com motocicletas; o grande diferencial da atividade é a mobilidade da modalidade e a diminuição do tempo de resposta da Polícia Militar.

O Modelo de Motopatrulhamento veio para ficar na história da nossa quase bissecular Corporação, vindo em tempo hábil a contribuir no combate a marginalidade, com a sua atuação e grande mobilidade, rompendo obstáculos adversos, com acesso aos locais mais difíceis em suas ações, atendendo as ocorrências em um menor espaço de tempo. (PMPE, 2010).

O Objetivo da aplicação da motocicleta em Pernambuco é a diminuição do tempo de resposta no atendimento às solicitações.

7.7 NO DISTRITO FEDERAL

No ano de 2001, foi criado o Grupo de Ações com Motocicletas-GTAM, com a finalidade de executar o policiamento em áreas hostis, e de difícil acesso, combatendo delitos em que há o emprego de veículos de maior mobilidade.

GTAM é o grupo tático especializado em ações com motocicletas no Distrito Federal, possui habilidades e treinamento específico para atuar em condições adversas e ocorrências de alto risco. Criado em 2001, o GTAM da PMDF está subordinado a Companhia de PATAMO (Patrulhamento Tático Móvel) do Batalhão de Operações especiais da Polícia Militar do Distrito Federal, que tem como objetivo realizar o motopatrulhamento tático em áreas hostis e de difícil acesso, onde as demais viaturas têm dificuldade de acesso, assim como, coibir crimes em que os marginais fazem uso de motocicletas, e utilizam o grande fluxo de veículos existentes como fator positivo em suas fugas. (PMDF, 2011)

A Polícia Militar do Distrito Federal utiliza a motocicleta devido à flexibilidade que o veículo permite e para combater determinados tipos de delitos.

7.8 NO ESTADO DO PARÁ

A Polícia Militar do Pará (PMPA) dispõe de uma Companhia Independente de Polícia Escolar que desenvolve a modalidade de policiamento com motocicleta devido a sua facilidade de locomoção.

A Companhia Independente de Polícia Escolar possui além das modalidades de policiamento, "Ostensivo à pé" e "Motorizado", o grupamento de patrulhamento ostensivo com motocicletas denominado de "Ronda Escolar" que devido a facilidade de locomoção e acesso as demais áreas, atendem ocorrências com maior rapidez. Os policiais que trabalham

em formação de dupla ou trios, nos horários de funcionamento das escolares[...] (PMPA, 2009)

A PMPA utiliza a motocicleta pela necessidade de um veículo de maior rapidez no atendimento ao público escolar.

7.9 NO ESTADO DA BAHIA

Em 07 de setembro de 1972, foi criado um esquadrão de motociclista denominado de Pelotão Águia, com a responsabilidade de executar o policiamento ostensivo de trânsito na região metropolitana de Salvador; entretanto, no ano de 1978, por falta de estrutura para fornecer manutenção às motocicletas que eram importadas, foi desativado o projeto.

Contudo, no ano de 1986 foi criado o Esquadrão de Motociclista Águia, com as mesmas missões do Pelotão Águia. Porém, devido ao aumento de delitos com a utilização de motocicletas, foi criado no ano de 2002, o Grupo de Ações Rápido Repressiva do Águia (GARRA) para combater os ilícitos.

Os delitos praticados por marginais que utilizam a motocicleta como meio de transporte passou a ser motivo de grande preocupação da PM, e neste sentido, o GARRA apresenta-se como uma tropa potencialmente versátil no combate a este tipo de atuação criminosa. (PMBA, 2011)

A Polícia Militar da Bahia criou um grupamento de motocicletas aproveitando as suas características, para fazer frente aos delitos que eram praticados com a utilização da motocicleta.

7.10 CONCLUSÕES DA ANÁLISE DA APLICAÇÃO DA MOTOCICLETA EM OUTRAS POLÍCIAIS MILITARES

Com o estudo da aplicação da motocicleta em algumas coirmãs, o que se mostrou latente é a busca de uma ferramenta de maior mobilidade para atender a comunidade de forma eficiente e eficaz, o que não difere da aplicação na PMPR, pela evolução histórica.

A utilização da motocicleta na atividade de policiamento ostensivo nas Policiais Militares de outros Estados Brasileiros, obedece principalmente às seguintes questões:

Os fatores relacionados com as características de mobilidade, agilidade, rapidez e ostensividade são preponderantes para a sua aplicação, principalmente na região sudeste que é a região que mais sofre com a questão da redução da mobilidade urbana.

Não difere a aplicação da motocicleta em todos os Estados analisados, entretanto algumas possuem suas peculiaridades devido a sua regionalização, mas, todas seguem uma mesma postura doutrinária.

Outro fator que chama a atenção na análise, é que todas as Polícias Militares começaram a utilizar a motocicleta devido a problemas enfrentados quer seja com a redução da mobilidade urbana ou para enfrentar a agilidade de determinados autores de delitos.

8 HISTÓRICO DA APLICAÇÃO DA MOTOCICLETA NA PMPR

A sesquicentenária Polícia Militar do Paraná adquiriu a sua primeira motocicleta para a utilização na atividade operacional, no ano de 1973, e foi alocada no antigo Batalhão de Controle de Tráfego (BCT), que hoje é denominado de Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTran), com a finalidade de auxiliar no controle de trânsito da capital paranaense.

O primeiro Batalhão a receber este tipo de veículo foi o Batalhão de Polícia de Trânsito, unidade que realizava e ainda continua a realizar o controle de trânsito na capital do Estado usando para tal, não só os veículos de duas rodas, bem como outros tipos de veículos. A primeira motocicleta adquirida pela PMPR, no ano de 1973, por intermédio do FUNRESTRAN, foi um veículo da marca Honda, 125cc, movida a Gasolina, que durante o período que foi empregado nas atividades da supracitada Unidade, teve como placa o prefixo ADC 4025 e foi descarregada no ano de 1991, mais precisamente na data de 24 de Setembro. (CUNHA SOBRINHO, 2004, pg. 11)

No mesmo ano, foi criado no Batalhão de Controle de Tráfego, o Pelotão de motociclista que além do policiamento de trânsito, passou a realizar outras atividades como a escolta e a segurança aproximada.

Em 17 de Julho de 1973, foi criado o Pelotão de Motociclistas, com a finalidade de realizar o policiamento motorizado de trânsito e realizar o serviço de batedor e de segurança aproximada, quando do deslocamento de autoridades, comboios e da realização de competições desportivas e desfiles. (BPTRAN, 2008)

Hoje, o Batalhão de Polícia de Trânsito possui uma unidade especializada denominada de COTAMOTRAN, Companhia Tático Móvel de Trânsito, com a finalidade de realizar operações de trânsito.

Com o passar dos anos, muitas unidades operacionais foram recebendo motocicletas, que em princípio eram utilizadas nos serviços administrativos e para a realização de policiamento de trânsito, paradigma que durou por vários anos.

Atualmente, praticamente todas as unidades operacionais estão utilizando a motocicleta na atividade fim, porém a pesquisa irá se restringir ao 5º BPM, pois é a unidade foco do presente estudo.

A motocicleta está inserida na cultura operacional da Polícia Militar do Paraná.

9 UTILIZAÇÃO DA MOTOCICLETA NA ÁREA DO 5º BPM

O policiamento ostensivo com motocicletas na área do 5º BPM, no município de Londrina, foi intensificado no ano de 2004, com a criação do projeto Choque Motos, devido a uma necessidade enfrentada para combater determinados ilícitos, principalmente na área comercial.

Em Maio do ano de 2004, foi entregue ao então 2º Ten. QOPM MARCELO ISRAEL Comandante do Pelotão de Polícia de Choque, do 5º BPM, o projeto CHOQUE MOTOS, tendo como base a estatística de crimes principalmente, furtos e roubos de motocicletas na área central da cidade. (LODI, 2010, pg. 4).

Posteriormente, outras subunidades passaram a aplicar a motocicleta com maior intensidade na atividade fim.

9.1 MOTOCICLETA NO PELOTÃO DE CHOQUE

Na época, foi apresentado ao então comandante do Pelotão de Choque, 1º Tenente QOPM Marcelo Israel da Costa Vieira um projeto para a utilização de motocicletas no policiamento ostensivo com base em quatro motocicletas e cinco policiais militares, sendo que um policial trabalharia na garupa. Após avalizado pelo então comandante da unidade, Tenente-Coronel Manoel da Cruz Neto, os policiais militares passaram por um treinamento de duas semanas utilizando motocicletas, Honda XL 125, que já eram utilizadas na atividade de policiamento.

No treinamento, os policiais militares tiveram instruções de postura, técnicas de pilotagem e outras afins. Após duas semanas, os policiais militares estavam aptos para iniciar suas atividades.

E ao fim de duas semanas de intensos treinamentos, os policiais já pilotavam com habilidade nas pistas com cones, pista de pneus, frenagem em asfalto molhado, com água e óleo, transpunham obstáculos inclusive a subida e descida de escadas. (LODI, 2010, pg. 5).

O Choque Motos ficou reconhecido pelos rápidos resultados apresentados e pela agilidade para o enfrentamento dos congestionamentos na cidade.

[...]em pouco tempo já era conhecida pela agilidade na zona urbana de intenso tráfego, na região central e devido ao grande número de prisões realizadas, como consequência, a baixa nas estatísticas dos crimes ocorridos nos locais de atuação. (LODI, 2010, pg. 6).

Com o passar do tempo, o projeto ganhou força devido ao baixo custo com manutenção e à aproximação com a comunidade.

55

A implantação do policiamento com motocicletas em apoio ao policiamento com viaturas de quatro rodas tem demonstrado na prática que, além do baixo custo, ocorre a melhoria na qualidade dos serviços prestados à comunidade em razão do contato mais próximo com o cidadão e da agilidade no atendimento às ocorrências. (LODI, 2010, pg. 4).

Atualmente, para o policiamento com motos no pelotão de choque são empregados oito policiais militares e dispõe de dez motocicletas, sendo que realizam suas missões diariamente em turnos de seis horas; as motocicletas utilizadas são duas Honda/CB 500 cc e oito Honda/Falcon 400 cc.

Os policiais militares utilizam o fardamento camuflado urbano seguindo a mesma linha do Pelotão.

O nível de instrução da equipe hoje é altíssimo passando por diversas situações, tais como: labirinto, rampa, prancha, cruzamento ou trevo, cone wave, giro de 360°, mudança rápida de direção e decisão e reação, pilotagens avançadas, de emergência, alta velocidade, *off-road*, instrução de transposição de obstáculos, instrução de manobras entre cones, manobras simples, exercício de “manobra em oito”; exercício “manobra em s”, exercício “manobra em círculo”. Todas as instruções visam à mobilidade, à flexibilidade e à agilidade do grupo para o enfrentamento de situações da atividade policial.

Figura 5 - Treinamento do Choque Motos



Fonte: Lodi, 2010.

O grande diferencial do Choque Motos é a aplicação de um Policial Militar na garupa, sendo que é o responsável pela segurança do grupo, para tanto utiliza um armamento condizente com a necessidade.

Figura 6: Grupo Choque Moto em Serviço.



Fonte: Lodi, 2010.

O Choque Motos é um referencial no assunto, inclusive outras Subunidades passaram a aplicar o policiamento com motocicletas, sendo que as duas Companhias que possuem responsabilidade territorial no município lançaram mão desse expediente.

9.2 MOTOCICLETA NA 5ª COMPANHIA DE POLÍCIA MILITAR DO 5º BPM

A primeira a aplicar o policiamento com motocicletas com mais ênfase, foi a 5ª Companhia de Polícia Militar do 5º BPM que tem como responsabilidade territorial a área central e parte da região leste de Londrina; no ano de 2008, foi lançado o policiamento ostensivo com motocicletas denominado Rondas Ostensivas Tático Móvel (ROTAM) Motos, para incrementar as atividades ostensivas e preventivas.

Na época, iniciaram as atividades com quatro Policiais Militares e quatro motocicletas; a atividade foi ampliada e hoje dispõe de uma equipe formada por oito Policiais Militares, divididos em dois grupos, que atuam geralmente nos períodos matutino e vespertino, podendo ser alterados em virtude da necessidade do serviço.

Na nossa Cia são 04 motos, com dois grupos de quatro motociclistas. Em regra trabalham 06 horas por dia (07hs às 13hs e das 13hs às 19hs). Entretanto, nas duas últimas semanas, em virtude de ocorrências, eles estão de tarde (13hs às 18hs) e de noite (18hs às 23hs). (PEIJO, 2011)

A ROTAM Motos utiliza o fardamento safári, seguindo as orientações da Companhia; as motocicletas empregadas são todas Honda/Tornado XR 250 cc; e, as instruções seguem o cronograma da companhia, porém não atinge o nível do Choque Motos.

9.3 MOTOCICLETA NA 1ª COMPANHIA DE POLÍCIA MILITAR DO 5º BPM

No ano de 2010, a 1ª Companhia de Polícia Militar do 5º BPM com responsabilidade territorial na região sul e parte da região oeste, iniciaram a atividade de policiamento ostensivo com motocicletas, sendo que aquela subunidade também trabalha no sistema ROTAM Motos com as mesmas finalidades.

A Companhia também dispõe de oito policiais militares com quatro motocicletas.

“Na 1ª Cia também são dois grupos de quatro motociclistas, que trabalham de manhã e de tarde”. (PEIJO, 2011)

O grupo utiliza o fardamento safári, seguindo as orientações da Companhia; as motocicletas empregadas são todas Honda/Tornado XR 250 cc; e, os policiais militares participam de instruções programadas pela Companhia.

9.4 MOTOCICLETA NA COMPANHIA DE APOIO TÁTICO ESPECIAL DO 5º BPM

Recentemente foi criada na unidade, a Companhia de Apoio Tático Especial (C.A.T.E.), que também realiza o policiamento ostensivo com motocicletas, e dispõe de oito Policiais Militares e quatro motocicletas, trabalhando em dois turnos.

“A CATE (Companhia de Apoio Tático Especial, formada pelos novos policiais) está nos mesmos moldes. Quatro motos, com oito motociclistas trabalhando de manhã e de tarde, seis horas por turno.” (PEIJO, 2011)

O efetivo da Companhia utiliza o fardamento safári; e, as motocicletas empregadas são Honda/Tornado XR 250 cc.

9.5 MOTOCICLETA NA COMPANHIA DE POLICIAMENTO DE TRÂNSITO

A Companhia de Trânsito utiliza a motocicleta para realizar o policiamento de trânsito empregando em operações e escoltas.

Recentemente foi lançado um serviço especializado, que é o Plantão de Acidentes com motocicletas. O Policial Militar sozinho faz o primeiro atendimento do acidente. Serviço criado aproveitando a agilidade do veículo.

Implantei o atendimento de uma motocicleta no PA, onde o soldado sozinho faz o primeiro atendimento, caso não necessite de apoio ele resolve o acidente, também existe a orientação para ser deslocado em acidente com vítima o PA moto e se houver necessidade o PA VTR. (ANDRANDE, 2011)

9.6 ANÁLISE DA APLICAÇÃO DA MOTOCICLETA NO 5º BPM

A aplicação da motocicleta de forma mais enfática nasceu devido à necessidade de buscar um meio de transporte de maior mobilidade para combater determinados delitos que estavam ocorrendo na época.

Após pequeno período de tempo, o projeto ganhou força pelos rápidos resultados, principalmente nas regiões de grande circulação de automóveis.

Hoje, o 5º Batalhão de Polícia Militar aplica diariamente 32 (trinta e dois) policiais militares na atividade de policiamento ostensivo geral com motocicletas, na cidade de Londrina, distribuídos nas subáreas, desenvolvendo atividades de caráter preventivas e repressivas.

Aplica ainda policiais militares com motocicleta em operações de trânsito e no plantão de acidentes.

Vale destacar a iniciativa do comandante da Companhia de Trânsito que idealizou um audacioso projeto de emprego da motocicleta na atividade de plantonista de acidente, que com certeza irá dinamizar o atendimento ao público.

Cada Subunidade utiliza o seu fardamento orgânico e as instruções são desenvolvidas a cargo dos Comandantes de frações.

10 FATORES LIMITADORES DO POLICIAMENTO COM MOTOCICLETAS

Para a aplicação da motocicleta no policiamento ostensivo deve-se levar em consideração também alguns fatores considerados como limitadores da atividade, que são: a aplicação em dias de chuva e a condução de presos.

10.1 EMPREGO COM CHUVA

O emprego em dias com chuva se torna desfavorável, entretanto, pode se minimizado com a utilização de equipamentos de proteção individual, que são a capa de chuva, luvas e calçado apropriado.

Em dias de chuva, exige cuidado necessário para evitar a aquaplanagem, porém a restrição pode ser reduzida com o devido treinamento.

Ressalta-se, porém que essas restrições tendem a ser minimizadas com medidas saneadoras como o uso de materiais e equipamentos para a proteção e segurança individual do motociclista, o treinamento (teórico e prático) de condução do veículo, a adoção de técnicas de direção defensiva e de procedimentos operacionais em situações de emergência, o uso constante dos dispositivos luminosos da motocicleta. (SANTOS, 2004, p. 82)

Mesmo em condições climáticas adversas, pode ser empregada a motocicleta no policiamento ostensivo utilizando os devidos equipamentos.

10.2 NA CONDUÇÃO DE PESSOAS

O estudo trata da sua aplicação no policiamento ostensivo e a motocicleta deverá ser apoiada por viaturas que possuam condições para a realização do transporte de pessoas.

A aplicação da motocicleta está condicionada à agilidade no policiamento ostensivo e à rapidez no atendimento de ocorrências emergenciais, para suprir a necessidade de um veículo de maior mobilidade, e não para a realização de condução de pessoas.

Então, os fatores limitadores não causam prejuízo significativo para a aplicação da motocicleta na atividade.

11 METODOLOGIA

Foi realizada uma revisão bibliográfica com a finalidade de analisar as doutrinas de emprego da motocicleta no policiamento ostensivo; identificar as principais características da motocicleta para a aplicação na atividade de policiamento ostensivo em virtude da diminuição da mobilidade urbana; e, a aplicação da motocicleta em outras polícias militares da Unidade Federativa do Brasil.

Foi também realizada uma pesquisa de campo de caráter descritivo, com abordagem de análise quantitativa, sendo aplicado um questionário com questões fechadas sobre a redução da mobilidade urbana, a importância da motocicleta na atividade de policiamento ostensivo, e de possibilidade de incremento do policiamento com motocicletas no município de Londrina.

A população do estudo que tornou sujeito da pesquisa foi constituída de 20 profissionais de segurança pública, representando a totalidade disponível dos Oficiais daquela unidade, que fazem parte do Estado-Maior da unidade e comandantes de frações constituídas.

O espaço para coleta de dados foi o espaço físico do 5º Batalhão da Polícia Militar, situado na rodovia Celso Garcia Cid, Jardim Acapulco, no município de Londrina-PR.

Os dados foram organizados em um banco de dados, com o auxílio do Programa Microsoft Excell, versão 2003, e apresentados graficamente.

11.1 QUESTIONÁRIO

O questionário foi elaborado tendo como base a redução da mobilidade urbana e a aplicação da motocicleta no policiamento ostensivo, objetivando mensurar a importância do veículo, para fazer frente ao problema enfrentado na cidade de Londrina-PR e à possibilidade de incremento da atividade.

Cada instrumento continha 12 (doze) perguntas enfatizando os objetivos da presente pesquisa.

O questionário aplicado pode ser visualizado no apêndice do presente trabalho.

11.2 DA ENTREGA E COLETA DOS QUESTIONÁRIOS

O instrumento foi aplicado no dia 15 de agosto de 2011, ao universo dos Oficiais do 5º Batalhão de Polícia Militar, que são os responsáveis pelo planejamento e execução do policiamento naquela área.

Dos questionários aplicados todos retornaram devidamente respondidos.

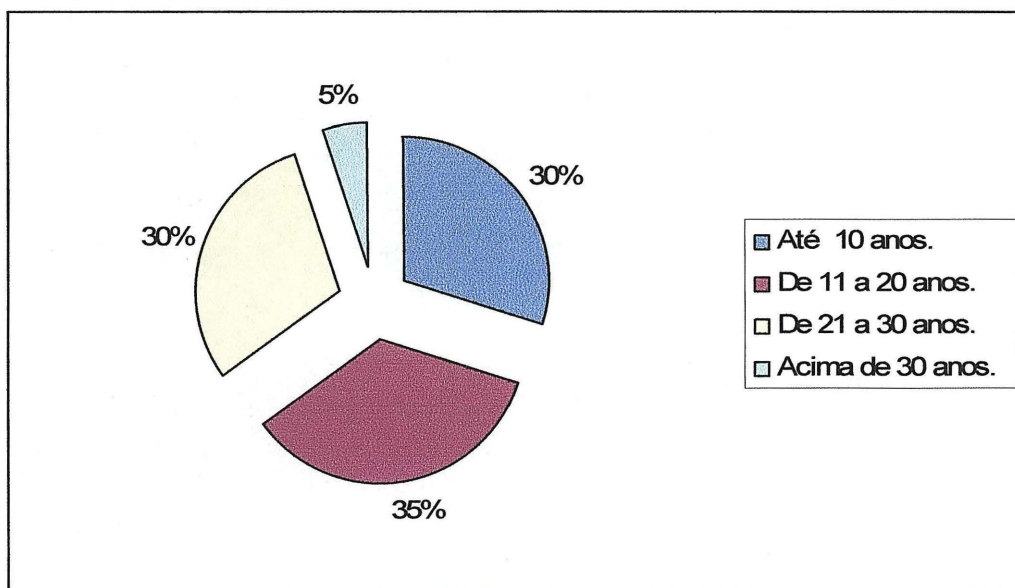
11.3 DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS

Este capítulo está destinado à análise e interpretação dos questionários, a qual será feita simultaneamente com comentários à pesquisa e representação gráfica.

Os gráficos foram mensurados e contabilizados apenas em gráfico tipo “pizza”, diferentemente dos apresentados no capítulo I, na tentativa de facilitar a visualização das diferenças em percentuais.

A análise segue na ordem das perguntas formuladas no questionário, cujos resultados estão devidamente demonstrados abaixo. A pesquisa apontou os seguintes resultados:

Gráfico 3 – Há quantos anos os Oficiais do 5º BPM, exercem a profissão.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra: “Há quanto tempo exerce a profissão de Policial Militar?”, até dez anos, se entre onze e vinte anos, de vinte e um a trinta anos ou acima de 30 anos.

Os resultados afirmam que 35% prestam serviços para a Corporação de onze a vinte anos; 30% dos Oficiais prestam serviços até 10 anos; outros 30 % estão entre vinte e um a trinta anos; e por fim, apenas 5% dos Oficiais pesquisados possuem mais de trinta anos.

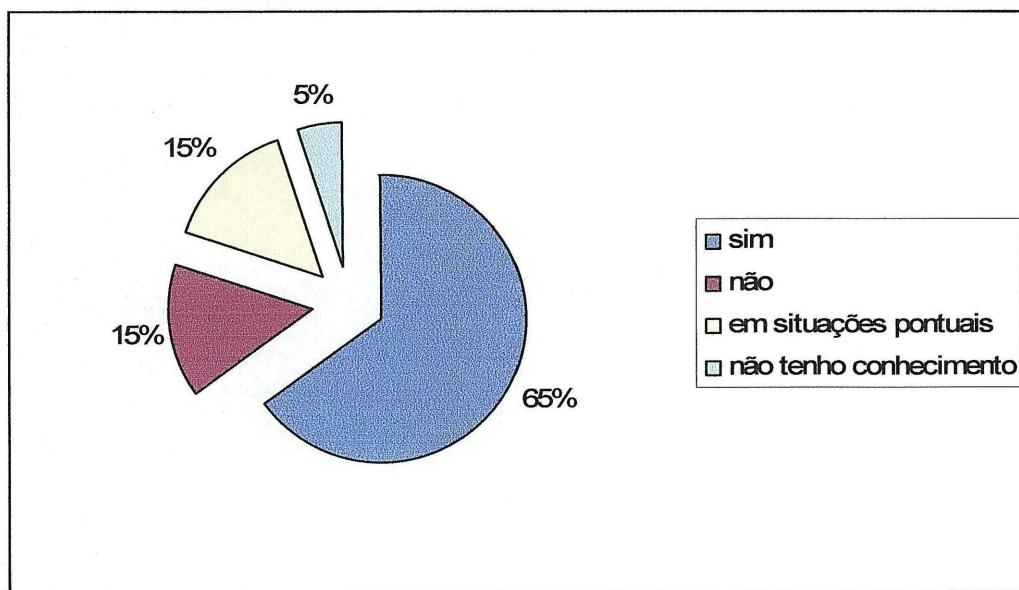
Ressalta-se que 95% dos pesquisados possuem menos de trinta anos; os números são importantes para a pesquisa, pois são esses Oficiais que irão planejar as atividades policiais-militares nos próximos anos, quando a redução da mobilidade urbana tende a ser um complicador a mais da atividade de policiamento ostensivo.

A base de tempo de serviço para a Corporação também demonstra que 70% dos Oficiais que responderam ao questionário possuem entre onze e trinta e cinco anos; fator de suma importância, pois são Oficiais com vasta experiência nas atividades operacionais e administrativas, ao longo de suas carreiras e têm condições de contribuir de forma satisfatória para o estudo.

Os outros 30% dos pesquisados possuem uma visão contemporânea do problema estudado.

O confronto de gerações permite verificar a viabilidade da questão sob duas óticas.

Gráfico 4 – Percepção dos Oficiais do 5º BPM sobre a redução da mobilidade urbana na cidade de Londrina - PR.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra a percepção dos Oficiais sobre: “Mobilidade urbana é a facilidade de deslocamento de pessoas nos centros urbanos para a execução de atividades rotineiras em tempo considerado ideal, podendo ser a pé, de veículo, de bicicleta ou utilizando o transporte público. Considerando o conceito, em sua opinião

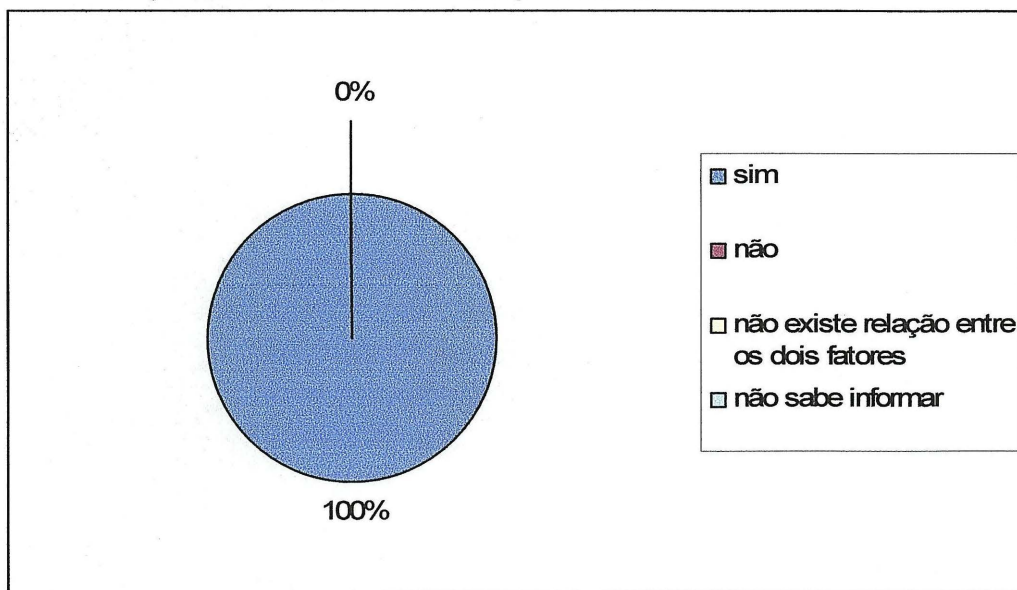
ocorreu a redução da mobilidade urbana no município de Londrina entre os anos de 2000 a 2010?”.

Para 65% dos sujeitos da pesquisa ocorreu a redução da mobilidade urbana no município de Londrina nos dez anos a que se refere o estudo. Para 15% dos pesquisados ocorreu a redução da mobilidade urbana em situações pontuais, ou seja, horário de pico e em alguns dias da semana; para 15% não ocorreu a redução da mobilidade urbana; e, apenas 5% disseram não ter conhecimento do assunto ora tratado.

Realizando uma análise pormenorizada, verifica-se que para 80% dos Oficiais ocorreu a redução da mobilidade no município de Londrina-PR, em algum momento. Assim como o autor, a grande maioria tem percebido o fenômeno.

A pergunta atingiu o seu objetivo que era verificar se os planejadores do policiamento ostensivo da unidade policial têm percebido a redução da mobilidade urbana.

Gráfico 5 – Opinião dos Oficiais do 5º BPM se o problema levantado dificulta o policiamento com viaturas de quatro rodas.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra a percepção dos Oficiais do 5º BPM, se: “A redução da mobilidade urbana dificulta o policiamento ostensivo com viaturas de quatro rodas”.

Para 100% dos Oficiais que responderam o questionário, a redução da mobilidade urbana compromete o policiamento ostensivo com viaturas de quatro rodas.

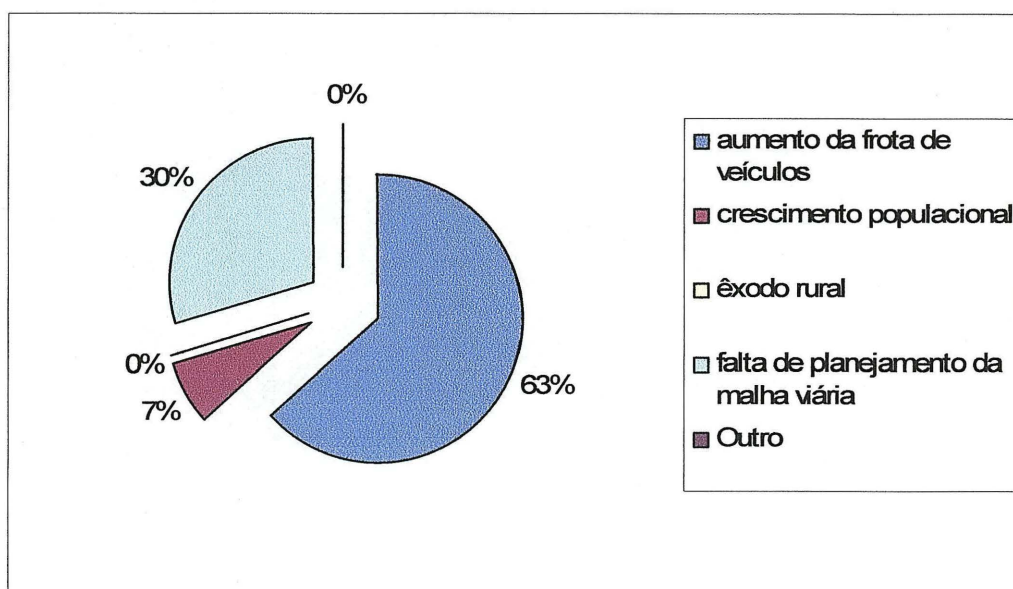
Pela análise das respostas do questionário, o problema explorado na presente pesquisa contribui de maneira negativa para a realização do policiamento ostensivo com viaturas tradicionais.

O reflexo da ineficiência da viatura de quatro rodas frente ao fenômeno da redução da mobilidade urbana é sentido pelos Oficiais que exercem tanto as atividades na área operacional quanto no planejamento.

O elevado percentual demonstra a necessidade de investimento urgente em um veículo de maior mobilidade para a realização do policiamento ostensivo.

A demonstração por parte dos pesquisados de que a Polícia Militar encontra dificuldade para realizar o policiamento ostensivo com viaturas de quatro rodas em virtude da redução da mobilidade, remete à ideia de que a motocicleta pode fazer a diferença na dificuldade apresentada.

Gráfico 6 – Visão dos Oficiais do 5º BPM em relação aos fatores da redução da mobilidade urbana que afeta o policiamento com viaturas de quatro rodas.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra a visão dos Oficiais sobre: “Qual fator de redução da mobilidade urbana é o maior problema para o policiamento ostensivo com viaturas de quatro rodas?”.

Na presente questão alguns Oficiais indicaram mais de um fator de redução da mobilidade urbana, como problemas para o policiamento ostensivo com viaturas de quatro rodas.

Na questão, foram obtidas 27 respostas, sendo que do total, o aumento da frota veicular atingiu 63% das indicações como o maior problema enfrentado; outros

30% se referem à falta de planejamento da malha viária e 7% destacam o crescimento populacional. O êxodo rural não foi citado.

Na visão dos Oficiais, o aumento da frota veicular se destaca como o maior vilão para a aplicação da viatura de quatro rodas no policiamento ostensivo. Neste sentido, entende-se que o aumento da frota veicular aumenta os congestionamentos e diminui a mobilidade da viatura tradicional.

As respostas dos Oficiais também apontam para a necessidade de a Polícia Militar considerar a ampliação da aplicação de veículos de maior mobilidade, face ao aumento da frota veicular é o fator que traz reflexo imediato à eficiência da corporação para o atendimento às solicitações emergenciais com rapidez.

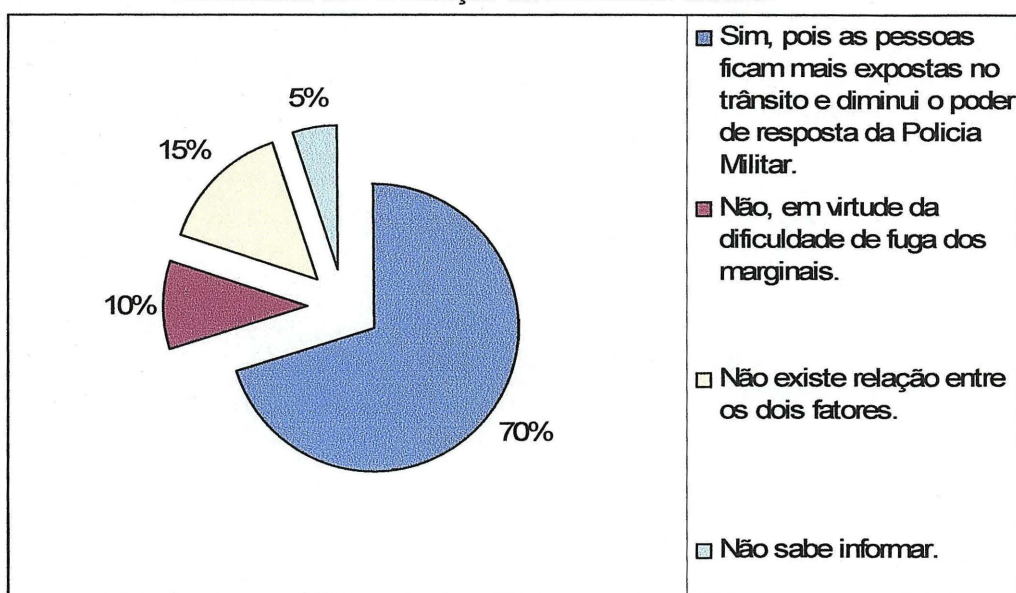
A tendência mostra que o volume de veículos em circulação na cidade de Londrina irá aumentar e o problema será potencializado.

Outro fator relevante é a falta de planejamento da malha viária, com 30% das indicações, que está diretamente relacionado com o volume de veículos em via pública, sendo que o crescimento da frota de veículos não seria sentido com tamanha dimensão se as vias públicas fossem compatíveis para abrigar todos os veículos.

A somatória dos percentuais do aumento da frota de veículos e a falta de planejamento da malha viária somam 93%, fatores relevantes de análise do tipo de viaturas a serem aplicadas no policiamento ostensivo.

O crescimento populacional teve apenas 7% das indicações provocando também um fenômeno de redução da mobilidade, visto que são mais pessoas nas ruas e aumenta a utilização de veículos individuais e coletivos, todavia o reflexo é menor na Corporação.

Gráfico 7 – Idéia dos Oficiais do 5º BPM, se o aumento da criminalidade está relacionado com a redução da mobilidade urbana.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra a percepção dos Oficiais se: “O aumento da criminalidade está relacionado de alguma forma com a diminuição da mobilidade urbana?”.

Das respostas obtidas, 70% indicaram que existe de alguma forma uma relação do aumento da criminalidade com a diminuição da mobilidade urbana; 10% indicaram que não existe relação em virtude da dificuldade de fuga dos marginais; outros 15% citaram que não existe relação alguma entre os dois fatores; e, por fim, 5% não sabem informar.

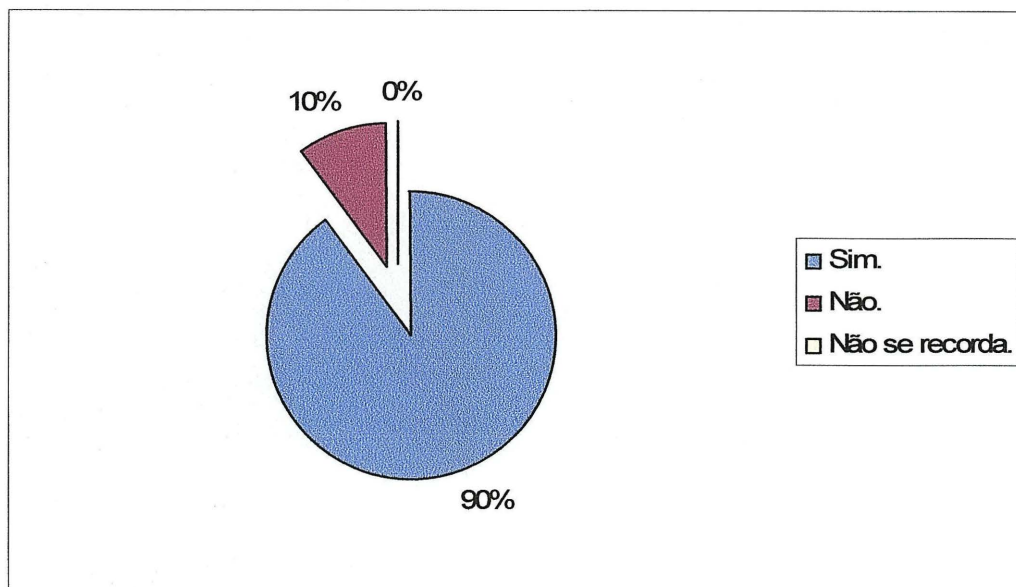
Na visão dos Oficiais do 5º BPM, o aumento da criminalidade passa de alguma forma pela diminuição da mobilidade urbana; fato que deve ser levado em consideração no planejamento e na execução do policiamento ostensivo com o objetivo da utilização de um veículo de maior mobilidade para conseguir diminuir o impacto em relação aos veículos de quatro rodas.

Vale destacar que o aumento da criminalidade não está relacionado com o tipo de viaturas que a Polícia Militar utiliza, entretanto, um veículo de maior mobilidade pode coibir a prática de determinados delitos, tais como: os praticados contra pessoas presas em congestionamentos, pessoas paradas em esquinas e semáforos.

Não se pode dizer que o único fator do aumento da criminalidade é a redução da mobilidade urbana, mas que o problema acaba oportunizando condições às pessoas delinquirem.

Por fim, destaca-se que a Polícia Militar necessita de mobilidade para realizar o seu trabalho preventivo mesmo em condições adversas.

Gráfico 8 – Utilização da motocicleta no planejamento da atividade fim, por parte dos Oficiais do 5º BPM.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra se “No exercício da atividade de Comando você já planejou o policiamento ostensivo com a aplicação de motocicletas?”.

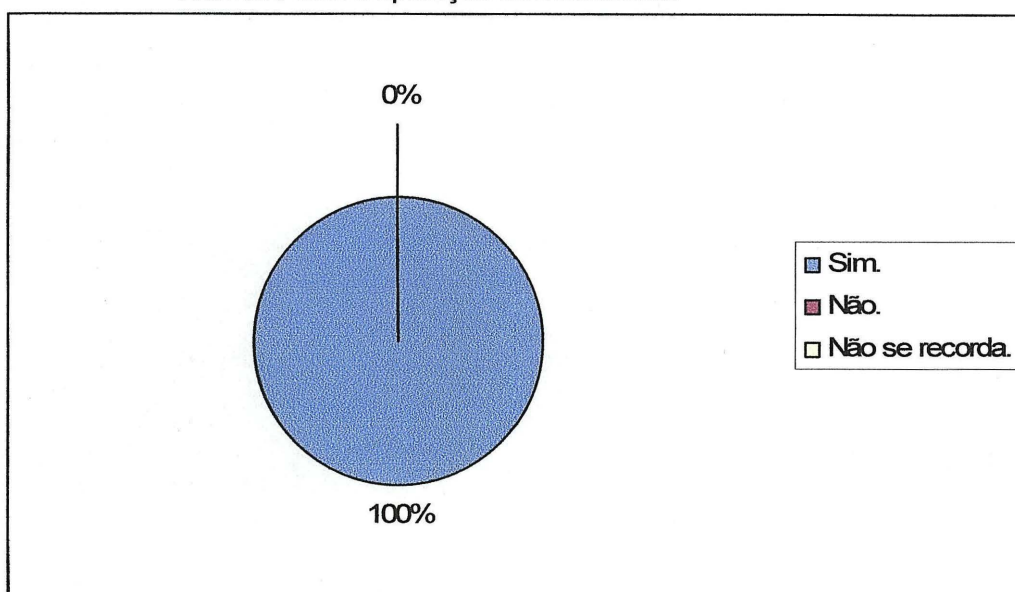
O resultado mostra que 90% dos Oficiais do 5º BPM já planejaram o policiamento, com a utilização da motocicleta, fato que contribui em muito com a pesquisa, pois a maioria dos Oficiais possui uma visão realista da questão apresentada.

O resultado corrobora com a ideia de que a motocicleta é uma ferramenta de suma importância para a aplicação no policiamento ostensivo na cidade de Londrina.

Existe pelos Oficiais a busca da utilização de um veículo de maior mobilidade para o alcance dos objetivos na área preventiva.

Apenas 10% disseram que nunca planejaram a aplicação da motocicleta na atividade fim; ressaltando que alguns Tenentes ainda não participam do planejamento e sim da operacionalidade do plano.

Gráfico 9 – Mensuração do número de Oficiais que já comandou o policiamento ostensivo com a aplicação da motocicleta.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra se “No exercício da atividade operacional você já comandou o policiamento ostensivo com a aplicação de motocicletas?”.

A totalidade dos Oficiais respondeu que já comandaram atividades com a aplicação da motocicleta.

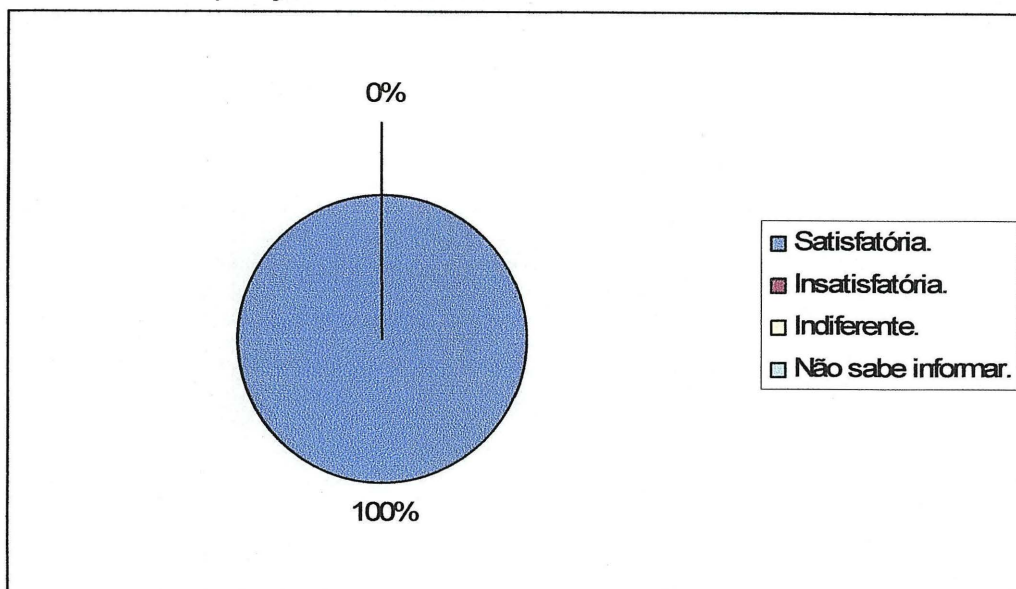
O resultado demonstra que a motocicleta está inserida na atividade operacional do 5º BPM.

Outro fator importante na constatação se refere à legitimidade dos pesquisados em relação ao tema proposto, pois todos tiveram experiências operacionais com a atividade de policiamento com motocicleta, o que dá respaldo às respostas.

Os Oficiais que já participaram da vida operacional de uma unidade com a aplicação da motocicleta conseguem mensurar as dificuldades enfrentadas na prática para buscar soluções no planejamento.

Pelo resultado obtido no gráfico, mostra o grau de confiabilidade na resposta seguinte.

Gráfico 10 – Grau de resultado atingido nas atividades desempenhadas com a aplicação da motocicleta.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra a visão dos Oficiais se “Nas atividades desempenhadas em que teve a aplicação da motocicleta, qual o grau de resposta para a missão?”.

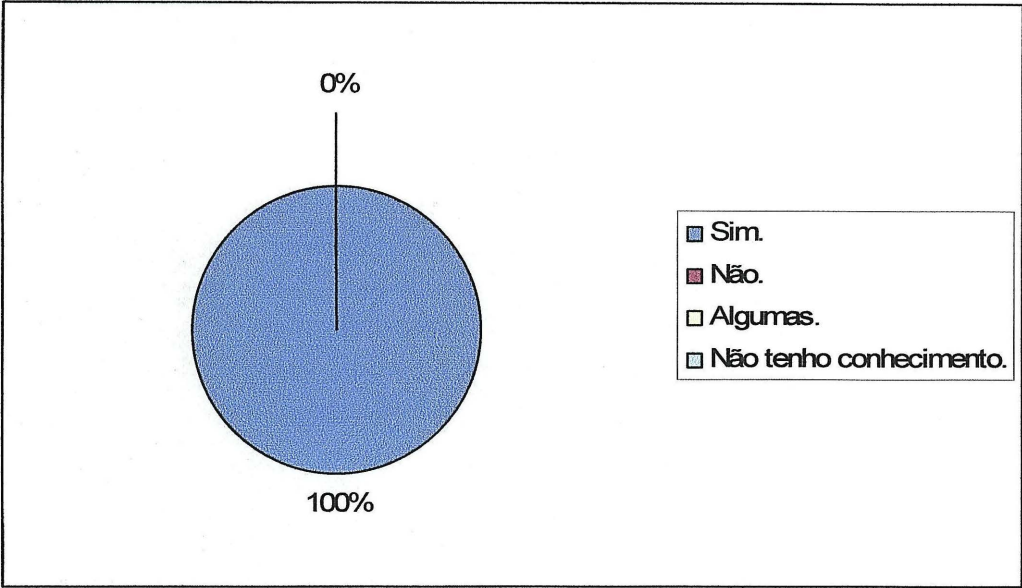
O resultado indica que a aplicação da motocicleta é viável, visto que 100% dos Oficiais citaram que a motocicleta cumpre o seu papel na atividade de forma satisfatória.

O resultado mostra ainda que a motocicleta deve ser mais bem explorada na atividade ostensiva, porque em todas as situações com a sua participação o resultado foi atingido.

Percebe-se de modo geral que os Oficiais sentem confiança em continuar empregando a motocicleta na atividade, pois não ocorreu qualquer tipo de hesitação na resposta.

Mesmo em condições adversas em relação à mobilidade urbana por que passa a cidade de Londrina-PR, conforme mensuração dos próprios Oficiais na presente pesquisa, a motocicleta tem atingido os objetivos no policiamento ostensivo.

Gráfico 11 – Visão dos Oficiais sobre as características da motocicleta.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra a percepção dos Oficiais se “Acredita que a motocicleta possui características importantes para a atividade de policiamento ostensivo em virtude da redução da mobilidade urbana?”.

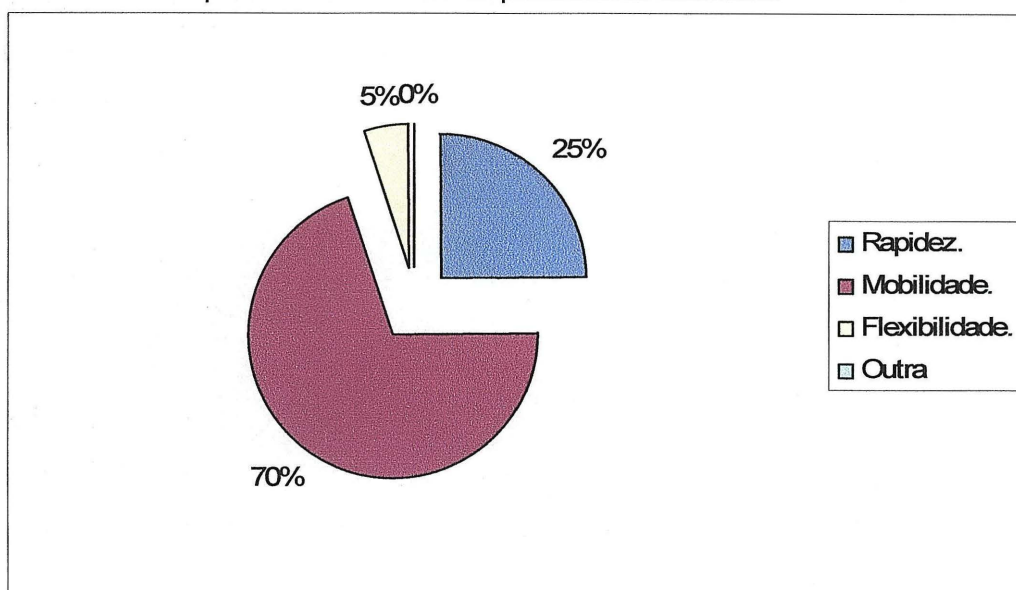
A totalidade dos Oficiais que participaram da pesquisa disse que a motocicleta possui características importantes para o enfrentamento do problema.

A percepção dos Oficiais mostra que as características do veículo podem contribuir de maneira positiva no policiamento ostensivo em virtude da questão da redução da mobilidade urbana que atinge o município de Londrina.

A análise ganha força, quando a grande maioria dos Oficiais possui a percepção que ocorreu a redução da mobilidade urbana no município e a totalidade deles, desempenharam atividades operacionais com a aplicação da motocicleta.

Diante da afirmativa há de concluir que a motocicleta representa uma ferramenta de grande importância para a atividade de policiamento ostensivo.

Gráfico 12 – Percepção dos Oficiais sobre as características da motocicleta mais importante na atividade de policiamento ostensivo.



Fonte: o autor

O gráfico demonstra na visão dos Oficiais “Qual a característica da motocicleta, você acredita que é a mais importante para a realização do Policiamento Ostensivo na cidade de Londrina?”.

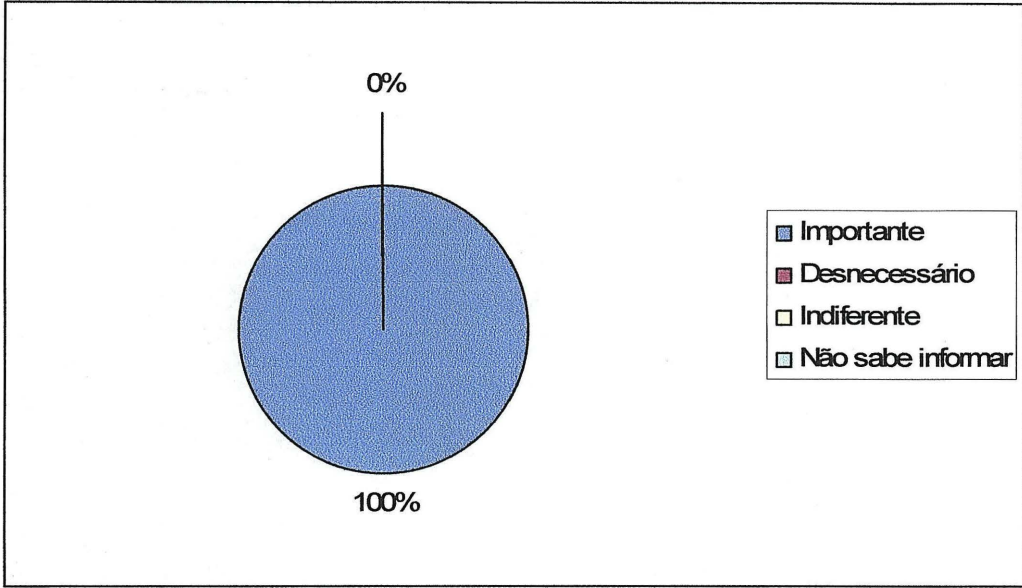
Para 70% dos Oficiais, a mobilidade é a principal característica da motocicleta para o enfrentamento da redução da mobilidade urbana; outros 25% citaram a rapidez, como fator preponderante para a aplicação da motocicleta; e, 5% citaram a flexibilidade como a característica mais importante. Não foram citadas outras características que pudessem contribuir com a pesquisa.

Na visão dos Oficiais, as três características apresentadas, representam fatores favoráveis para a utilização da motocicleta no policiamento na cidade de Londrina.

O legado que permanece na questão é que a motocicleta possui características de agilidade para o enfrentamento do problema na atualidade e pode ser uma ferramenta de expansão da atividade de policiamento ostensivo, porque a tendência indica que a mobilidade urbana do município de Londrina, passará ainda por agravamento.

Rapidez, mobilidade, flexibilidade conduz para atingir a ostensividade que é um dos princípios básicos da atividade policial-militar.

Gráfico 13 – Visão dos Oficiais sobre a importância do incremento do policiamento com motocicletas.



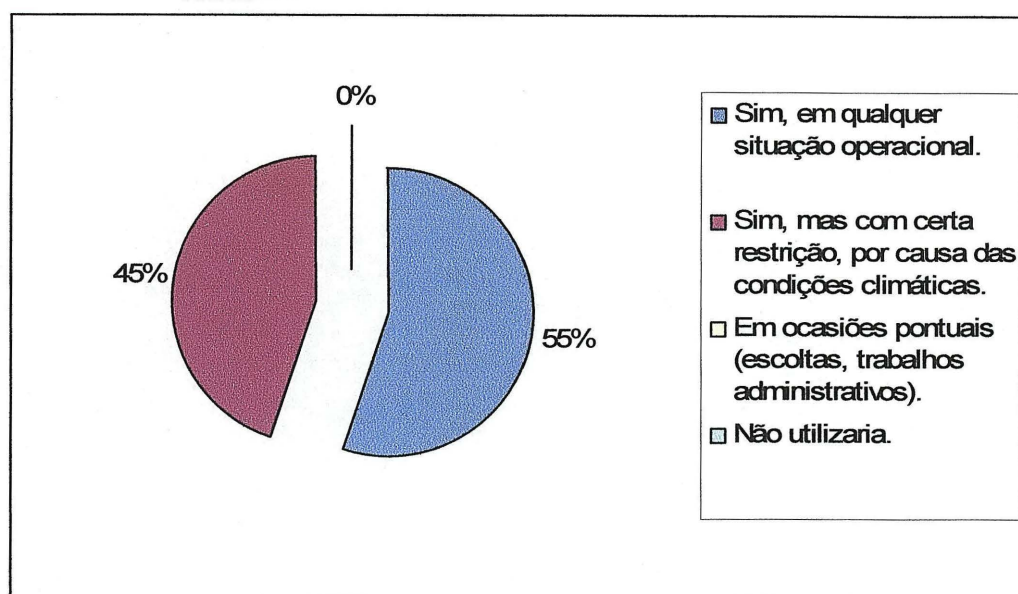
Fonte: o autor

O gráfico demonstra a visão dos Oficiais sobre: “Qual a necessidade de incremento do policiamento com motocicletas no município de Londrina, devido à redução da mobilidade urbana?”.

Os Oficiais indicaram que a atividade de policiamento ostensivo na cidade de Londrina necessita de um incremento do policiamento com motocicleta, visto que 100% responderam que é importante, devido às características da motocicleta para o enfrentamento da redução da mobilidade.

Vale ressaltar que o 5º BPM já executa o emprego da motocicleta na atividade operacional, porém, na visão demonstrada pelos Oficiais necessita ser incrementado para o enfrentamento da questão.

Gráfico 14 – Visão dos Oficiais quanto à utilização da motocicleta no policiamento ostensivo.



Fonte: o autor

O gráfico mostra a visão dos Oficiais sobre: “Você utilizaria a motocicleta no policiamento ostensivo em que situação?”.

55% dos Oficiais do 5º BPM, empregariam a motocicleta em qualquer situação operacional; ao passo que 45% empregariam, com certa restrição devido às condições climáticas.

A grande maioria desconsidera as condições climáticas para o emprego da motocicleta, que é perfeitamente entendido, em virtude da existência de equipamentos que minimizam os fatores desfavoráveis.

Na soma dos percentuais dos Policiais Militares que afirmaram que utilizariam em qualquer situação operacional, e os que empregariam, com certa restrição, tem-se um percentual total de 100%.

Com isso, conclui-se que os Oficiais entendem que a motocicleta é um instrumento de grande valia, e a sua presença é de suma importância, para a atividade ostensiva.

11.4 ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO REALIZADA NO 5º BPM

Analisando a pesquisa de campo, de forma geral, chega-se à seguinte conclusão:

Ocorreu a redução da mobilidade urbana no município de Londrina, entre os anos de 2000 a 2010, período levado em consideração na presente pesquisa.

A redução da mobilidade urbana provoca prejuízo na atividade de policiamento ostensivo com viaturas de quatro rodas.

O crescimento da frota veicular é o fator de redução da mobilidade urbana que mais afeta o policiamento com viaturas de quatro rodas; entretanto, a falta de planejamento da malha viária também deve ser levada em consideração no planejamento da atividade de policiamento ostensivo.

O aumento dos índices de criminalidade está relacionado de alguma forma com a redução da mobilidade urbana, porque as pessoas ficam mais expostas às ações dos marginais.

A motocicleta cumpre de forma satisfatória a sua missão e possui características importantes para a realização do policiamento ostensivo.

Dentre as características, a mais importante para a realização do policiamento ostensivo é a mobilidade.

A atividade de policiamento com motocicleta precisa ser incrementada na área do 5º BPM.

E, por fim, a motocicleta pode ser aplicada em qualquer situação operacional, mesmo em condições climáticas desfavoráveis.

Diante das situações apresentadas, a motocicleta se torna uma ferramenta que pode contribuir para minimizar os prejuízos causados pela redução da mobilidade urbana na atividade de policiamento ostensivo.

12 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve por finalidade expor e discutir a questão da aplicação da motocicleta no policiamento ostensivo com foco na cidade de Londrina-PR, em virtude da redução da mobilidade urbana que afeta vários municípios Paranaense.

A pesquisa conseguiu atingir os objetivos propostos, sendo que foram discutidos assuntos referentes à redução da mobilidade urbana, às doutrinas de emprego da motocicleta, às principais características do veículo, análise da sua aplicação em outras Polícias Militares, os fatores limitadores do emprego da motocicleta e a possibilidade de incremento da atividade na área do 5º Batalhão de Polícia Militar.

Com referência à redução da mobilidade urbana conclui-se que tem atingido níveis de insatisfação em toda a comunidade, a ponto de a sociedade estar se mobilizando para discutir os rumos a serem seguidos. A Polícia Militar não pode permanecer isenta no processo e deve investir maciçamente na questão, já que o problema compromete a Segurança Pública do Estado, possibilitando o aumento da criminalidade. Devido às pessoas e os bens ficarem mais expostos à ação dos marginais, a Polícia Militar do Paraná não pode ficar refém do problema.

Compromete ainda o emprego de viaturas de quatro rodas no policiamento ostensivo, pois quanto menor a mobilidade urbana maior a possibilidade das viaturas de quatro rodas permanecerem presas em congestionamentos. Outro fator de relevância na questão é que municípios do interior do Estado, como Londrina, já estão sofrendo com a questão e existe a necessidade de buscar alternativas urgentes para o enfrentamento do problema.

Dentre os fatores de redução da mobilidade urbana, o aumento da frota de veículos é o maior vilão para o policiamento ostensivo; entretanto não se deve deixar de considerar os outros fatores como o crescimento populacional e a falta de planejamento da malha viária.

A falta de planejamento da malha viária está diretamente relacionada ao aumento da frota de veículos e existe a necessidade de melhorias estruturais para abrigar o volume de veículos circulantes.

Apesar de não ser objeto da pesquisa, deve-se levar em consideração que em 2014, o Brasil será sede da Copa do Mundo da Federação Internacional de

Futebol, e Londrina-PR, provavelmente será uma das sub-sede no Estado e a tendência é que seja potencializada a questão da redução da mobilidade urbana.

Tendo em vista que a Polícia Militar não poderá adotar medidas estruturais para aumentar a mobilidade urbana no município, aos gestores cabe realizar ações efetivas para que seja minimizado o problema enfrentado pelas viaturas de quatro rodas.

Na análise das doutrinas de emprego da motocicleta na PMPR, conclui que a motocicleta está inserida nos princípios norteadores da atividade de policiamento ostensivo, e permite a ampliação da atividade para melhor aproveitamento das características em cumprimento das obrigações constitucionais.

As doutrinas permitem ainda a evolução do emprego da motocicleta para todas as atividades de cunho operacional, sem restrição alguma.

Na análise de aplicação da motocicleta em outras Polícias Militares da Unidade Federativa do Brasil, conclui-se que a aplicação não difere da questão que se apresenta no Estado do Paraná, ou seja, devido à necessidade de empregar um veículo de maior mobilidade para fazer o enfrentamento da redução da mobilidade urbana; e, para combater determinados tipos de crimes, levando em consideração a evolução do "*modus operandi*" dos marginais que cada vez mais utilizam veículos de maior agilidade para o cometimento de delitos.

O Estado que mais sofre com a redução da mobilidade urbana é o Estado de São Paulo, entretanto foi a primeira Polícia Militar a empregar a motocicleta no policiamento tático, visando enfrentar os problemas que já assolavam a capital paulista. Época em que muitos Estados da nação não pensavam que passariam pelo processo que hoje afeta praticamente todos os entes federativos.

Com referência à aplicação da motocicleta na Polícia Militar do Paraná, percebe-se que desde o ano de 1973 o veículo é utilizado na atividade de policiamento, sendo que em um primeiro momento era utilizado apenas para auxiliar no controle de trânsito na capital do Estado.

Na atualidade, a motocicleta é empregada no policiamento ostensivo de maneira geral, devido às dificuldades pontuais enfrentadas pelas unidades operacionais.

No 5º Batalhão de Polícia Militar do Paraná, a motocicleta é empregada pelas Subunidades com responsabilidade territorial no município de Londrina; pelo Pelotão

de Choque, com seu grupo Choque Motos; e pela Companhia de Policiamento de Trânsito.

Nas questões de discussão, a motocicleta se apresenta como uma ferramenta capaz de suprir a necessidade, pois, possui características importantes para o enfrentamento da questão, sendo elas: a mobilidade, a rapidez e a flexibilidade que conduzem a ostensividade, que é a marca principal da Polícia Militar.

Quanto à mobilidade pode-se destacar que a motocicleta permite o deslocamento com eficiência e segurança, nos mínimos espaços deixados entre os demais veículos.

Em relação à flexibilidade, a motocicleta realiza o deslocamento nos mais variados tipos de terrenos; com transposição de obstáculos; em rápidos retornos; consegue se adequar às situações emergenciais e sem grande prejuízo à circulação dos demais veículos, diminuindo assim o tempo de resposta.

O veículo tem a capacidade de deslocamento rápido para atender qualquer chamada mesmo em condições de trânsito não favoráveis.

Os fatores limitadores da aplicação da motocicleta no policiamento ostensivo não são impeditivos para a sua aplicação.

Devido aos fatores analisados, percebe-se que a motocicleta pode contribuir em muito no policiamento ostensivo na cidade de Londrina, para tanto, existe a necessidade de investimentos, buscando solucionar um problema que já está causando reflexo negativo na atividade preventiva que é realizada pela Polícia Militar.

Como sugestão, seguem abaixo apenas algumas medidas institucionais, que se consideradas, poderão contribuir para a melhoria dos trabalhos que já estão sendo realizados, e irá minimizar o problema do policiamento ostensivo em virtude da redução da mobilidade urbana que afeta o município de Londrina.

- Estudar a implantação de uma Companhia de Policiamento Ostensivo com motocicletas no 5º BPM, visto que existe efetivo e motocicletas para atender a necessidade inicial.

Conforme o entendimento dos próprios Oficiais da unidade, existe a necessidade de incrementar o policiamento, e a conjugação dos esforços em um único sentido poderá aperfeiçoar os resultados.

A implantação de uma Companhia de Policiamento com motocicletas permite também a realização de um planejamento visando à qualificação profissional com a

padronização de procedimentos no policiamento ostensivo, da instrução, dos equipamentos, das motocicletas e do fardamento.

Vale ressaltar que a ideia inicial é o aproveitamento do efetivo e das motocicletas já existentes na unidade e que já estão realizando o policiamento ostensivo, não exigindo dispêndio de recursos financeiros do Estado e irá contribuir para solucionar a questão.

Por outro vértice, necessita de um planejamento em médio prazo, para atender as necessidades de evolução da atividade para os próximos anos e de capacitação dos Policiais Militares.

A proposta inicial poderá resultar em um projeto pioneiro na Polícia Militar do Paraná.

REFERÊNCIAS

- BAHIA. Polícia Militar da Bahia. Disponível em:
<<http://www.pm.ba.gov.br/aguia.htm>>. Acesso em: 09 agosto 2011.
- BALDUSSI, Davi. **Direção defensiva para evitar irritação no trânsito**. Londrina-PR, 2011. Disponível em: <http://www.folhaweb.com.br/?id_folha=2-1--3624-20110721>. Acesso em 21 julho. 2011.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em
<<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso: em 25 maio 2011.
- BRASIL. Secretaria Nacional de Segurança Pública. **Vade mecum da Segurança Pública**. Brasília, 2010. Disponível em:
<<http://pt.scribd.com/doc/51102210/69/Doutrina-Nacional-de-Policramento-com-Motos-Prevencao>>. Acesso em: 24 maio 2011.
- Bressan, Fernanda; Francisco, Roberto. **Mobilidade urbana, antídoto contra o caos**. Londrina-PR, 2011. Disponível em: <<http://www.acil.com.br/jornal/98/7/3>>. Acesso em 11 julho 2011.
- CEARÁ. Polícia Militar do Ceará. Disponível em:
<<http://www.pm.ce.gov.br/noticias/motos-vao-reforçar-policramento-em-fortaleza>>. Acesso: em 29 maio 2011.
- CUNHA SOBRINHO, Lorival da. **O emprego da motocicleta como viatura para atendimento operacional**. São José dos Pinhais-PR, 2004.
- DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução a mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2011.
- ESPÍRITO SANTO. Polícia Militar do Espírito Santo. Disponível em:
<<http://www.es.gov.br/site/noticias/show.aspx?noticiald=99714566>>. Acesso: em 11 agosto 2011.
- FREITAS, Marcelo. **Mobilidade urbana é um dos maiores problemas que Brasil enfrenta**. Minas Gerais. Disponível em: <<http://www.em.com.br>>. Acesso em: 15 jun. 2011.
- INSPETORIA-GERAL das Policias Militares. **Manual Básico de Policiamento Ostensivo**, Brasília, 1988.
- KRETSCHMER, Valdemar. **Doutrina de Emprego PM/BM**, Curitiba-PR, 2011.
- LEITE, Juliana. **Londrina não pode ter rodízio de carros**. Jornal O Diário. Londrina-PR, 2011. Disponível em:
<<http://www.suportexy2.com.br/mobilizebrasil/noticias/198/londrina-pode-nao-ter-rodizio-de-carros.htm>>. Acesso em: 11 agosto 2011.
- LODI, Carlos Roberto. **Manual Choque Motos**. Londrina, 2010.

LONDRINA. Associação Comercial e Industrial de Londrina. **Núcleo Permanente de mobilidade urbana ganha novo participante**. Jornal O Diário. Londrina, 2011.

Disponível em: <<http://www.acil.com.br/imprensa/14/02/2011/nucleo-de-mobilidade-urbana-ganha-novo-participante>>. Acesso em: 10 agosto 2011.

MANOEL, Élio de Oliveira. **Policciamento Ostensivo, com ênfase no processo motorizado**. Curitiba: Associação da Vila Militar, 2004.

MINAS GERAIS. Polícia Militar de Minas Gerais. Disponível em: <[https://www.policiamilitar.mg.gov.br/portalm/contendo.action?contendo=677&tipoCContendo=destaque](https://www.policiamilitar.mg.gov.br/portalm/contendo.action?contendo=677&tipoContendo=destaque)>. Acesso em 09 agosto 2011.

PARÁ. Polícia Militar do Pará. Disponível em: <<http://www.pm.pa.gov.br/cipoe/?p=46>>. Acesso em: 09 agosto 2011.

PARANÁ. Departamento de Trânsito do Paraná. Disponível em: <www.detran.pr.gov.br>. Acesso: em 03 maio 2011.

PARANÁ. Polícia Militar do Paraná. Diretriz n. 004/2000-PM/3. **Diretriz-Geral de planejamento e emprego da Polícia Militar do Paraná**. Curitiba, 2000.

PARANÁ. Polícia Militar do Paraná. Disponível em <<http://www.policiamilitar.pr.gov.br>>. Acesso em 10 agosto 2011.

PERNAMBUCO. Polícia Militar do Pernambuco. Disponível em: <<http://www.rocarn.com.br>>. Acesso: em 31 maio 2011.

REDAÇÃO UOL. **Congestionamentos agravam doenças respiratórias e cardíacas**. São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/especiais/transito/2008/04/25/ult5848u14.jhtm>>. Acesso em: 10 agosto 2011.

RIO DE JANEIRO. Polícia Militar do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.pmerj.org/projeto-10-minutos-em-botafojo>>. Acesso: em 29 maio 2011.

RIO DE JANEIRO. Polícia Militar do Estado Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.pmerj.org/gtm/>>. Acesso em 06 agosto 2011.

SANTOS, Ivens Giuliano Campos do. **Policciamento com motocicletas**. Porto Alegre-RS: Polost, 2004.

SÃO PAULO. Governo do Estado. **Alckmin anuncia unidade para policiamento nas marginais Pinheiros e Tietê, 2011**. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia.php?id=215535>>. Acesso em: 15 agosto 2011.

SÃO PAULO. Polícia Militar de São Paulo. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ronda_Ostensiva_com_Apoio_de_Motocicletas>. Acesso: em 24 maio 2011.

TOLEDO. Prefeitura municipal de Toledo. Disponível em:
<http://www.toledo.pr.gov.br>. Acesso em: 10 agosto 2011.

VARGAS, Heliana Comin; SIDOTTI, Telas de Cristiano. **Mobilidade urbana**. São Paulo. 2008. Disponível em:
<<http://www.vivaocentro.org.br/publicacoes/urbs/urbs47.pdf>>. Acesso em 25 maio 2011.

APÊNDICE

CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS – UFPR/PMPR QUESTIONÁRIO

As perguntas do presente questionário têm por objetivo nortear as pesquisas que irão subsidiar a Monografia intitulada: **“A APLICAÇÃO DA MOTOCICLETA NO POLICIAMENTO OSTENSIVO, COM ÊNFASE NA CIDADE DE LONDRINA”**, requisito imprescindível ao Curso de Especialização em Planejamento em Segurança Pública, promovido pela Universidade Federal do Paraná em convênio com a Polícia Militar do Paraná.

Solicito a todos os Oficiais, que respondam o presente questionário com lisura, para que os resultados obtidos com a presente pesquisa seja o mais próximo possível da realidade.

1 - Há quanto tempo exerce a profissão de Policial Militar?

- ☐ Até 10 anos.
- ☐ De 11 a 20 anos.
- ☐ De 21 a 30 anos.
- ☐ Acima de 30 anos.

2 – Mobilidade urbana é a facilidade de deslocamento de pessoas nos centros urbanos para a execução de atividades rotineiras em tempo considerado ideal, podendo ser a pé, de veículo, de bicicleta ou utilizando o transporte público. Considerando o conceito, em sua opinião ocorreu à redução da mobilidade urbana no município de Londrina entre os anos de 2000 a 2010?

- ☐ Sim.
- ☐ Não.
- ☐ Em situações pontuais (alguns dias/horários).
- ☐ Não tenho conhecimento.

3 - Em sua opinião a redução da mobilidade urbana dificulta o policiamento ostensivo com viaturas de quatro rodas?

- ☐ Sim.
- ☐ Não.
- ☐ Não existe relação entre os dois fatores.
- ☐ Não sabe informar.

4 – Qual fator de redução da mobilidade urbana é o maior problema para o policiamento ostensivo com viaturas de quatro rodas?

- ☐ Aumento da frota de veículos.
- ☐ Crescimento populacional.
- ☐ Êxodo rural.
- ☐ Falta de planejamento da malha viária.
- ☐ Outro. Indique _____

05 - Em sua opinião o aumento da criminalidade está relacionado de alguma forma com a diminuição da mobilidade urbana?

- ☐ Sim, pois as pessoas ficam mais expostas no trânsito e diminui o poder de resposta da Polícia Militar.
- ☐ Não, em virtude da dificuldade de fuga dos marginais.
- ☐ Não existe relação entre os dois fatores.
- ☐ Não sabe informar.

06 – No exercício da atividade de Comando você já planejou o policiamento ostensivo com a aplicação de motocicletas?

- ☐ Sim.
- ☐ Não.
- ☐ Não se recorda.

07 – No exercício da atividade operacional você já comandou o policiamento ostensivo com a aplicação de motocicletas?

- ☐ Sim.
- ☐ Não.
- ☐ Não se recorda.

08 – Nas atividades desempenhadas em que teve a aplicação da motocicleta, qual o grau de resposta para a missão?

- ☐ Satisfatória.
- ☐ Insatisfatória.
- ☐ Indiferente.
- ☐ Não sabe informar.

09 – Você acredita que a motocicleta possui características importantes para a atividade de policiamento ostensivo em virtude da redução da mobilidade urbana?

- ☐ Sim.
- ☐ Não.
- ☐ Algumas.
- ☐ Não tenho conhecimento.

10 – Qual a característica da motocicleta, você acredita que é a mais importante para a realização do Policiamento Ostensivo na cidade de Londrina?

- ☐ Rapidez.
- ☐ Mobilidade.
- ☐ Flexibilidade.
- ☐ Outra. Indique _____

11 – Qual a necessidade de incremento do policiamento com motocicletas no município de Londrina, devido à redução da mobilidade urbana?

- ☐ Importante, pois a motocicleta possui características interessantes para o enfrentamento da redução da mobilidade urbana.
- ☐ Desnecessário, tendo em vista que a Polícia Militar já realiza o policiamento com motocicletas.
- ☐ Indiferente, pois, o que mais importa é dar o atendimento a população independente do tipo de viatura.
- ☐ Não sabe informar.

12 – Para finalizar, você utilizaria a motocicleta no policiamento ostensivo em que situação?

- ☐ Sim, em qualquer situação operacional.
- ☐ Sim, mas com certa restrição, por causa das condições climáticas.
- ☐ Em ocasiões pontuais (escoltas, trabalhos administrativos).
- ☐ Não utilizaria.

Muito Obrigado pela sua Colaboração!

Discente do Curso de Especialização em Planejamento em Segurança Pública, promovido pela Universidade Federal do Paraná em convênio com a Polícia Militar do Paraná.